... Die neuen wasserwirtsc... gesetze in Preussen

Leo Sympher,
Permanent International ...





INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER
SCHIFFAHRT-KONGRESSE.

Die neuen wasserwirtschaftlichen Gesetze in Preußen.

Im Auftrage des
Preußischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten
für den

X. Internationalen Schiffahrt-Kongreß in Mailand

zusammengestellt
von

Dr.-Ing. Sympher, Leo
Geheimer Oberbaurat.

BERLIN 1905
Wilhelm Ernst & Sohn.

Inhaltsverzeichnis.

Anlagen.

Fünf, die öffentliche Wasserwirtschaft des Landes betreffende Gesetzentwürfe wurden von der Königlich Preußischen Staatsregierung am 9. April 1904 dem Landtage der Monarchie zur Beschlußfassung unterbreitet, von diesem eingehend beraten und nach Vornahme einiger Änderungen mit großer Mehrheit genehmigt. Die inzwischen von Seiner Majestät dem Kaiser und König vollzogenen und damit in Kraft getretenen Gesetze sind folgende:

I. Gesetz, betreffend die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder, der Havel, Spree, Lausitzer Neiße und dem Bober. Vom 4. August 1904.

II. Gesetz, betreffend Maßnahmen zur Verhütung von Hochwassergefahren in der Provinz Brandenburg und im Havelgebiete der Provinz Sachsen. Vom 4. August 1904.

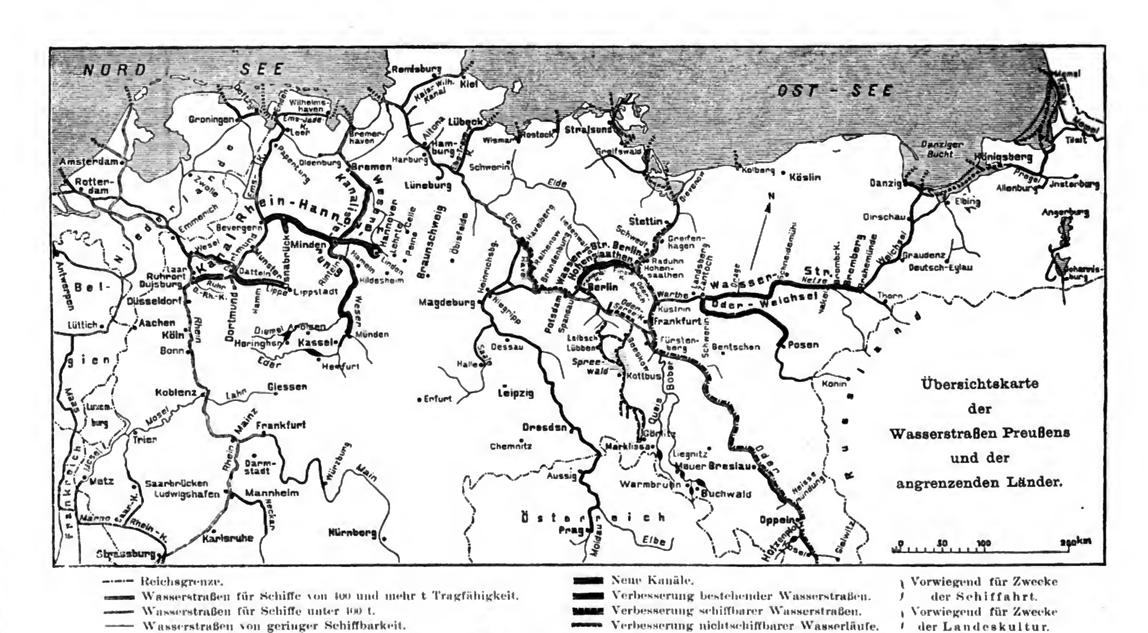
III. Gesetz, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen. Vom 1. April 1905.

IV. Gesetz, betreffend Maßnahmen zur Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse an der oberen und mittleren Oder. Vom 12. August 1905.

V. Gesetz zur Verhütung von Hochwassergefahren. Vom 16. August 1905.

Durch diese Gesetze, deren Wortlaut in den Anlagen 1 bis 5 abgedruckt ist, wird die Preußische Wasserbauverwaltung vor eine Reihe großer und zum Teil eigenartiger Aufgaben gestellt, deren kurze Erläuterung an der Hand der den Gesetzentwürfen beigegebenen Begründungen und der stattgehabten Landtagsverhandlungen auch für außerdeutsche Fachkreise Interesse bieten wird.

Wie schon die Bezeichnung der einzelnen Gesetze andeutet, handelt es sich teils um Maßnahmen zur Verbesserung der Landeskultur und zur Verhütung von Hochwasserschäden, teils um Neu- und Ergänzungsbauten zur Ausgestaltung des schiffbaren Wasserstraßennetzes. Das Nähere wird sich aus der folgenden Besprechung der einzelnen Gesetze und Baupläne ergeben.


Übersichtskarte
der
Wasserstraßen Preußens
und der
angrenzenden Länder.
NORD SEE
OST - SEE
Rhein-Hannover Kanal
Oder - Weichsel Wasser-Str.
Berlin Hohensaathen Wasser-Str.
Amsterdam
Rotterdam
Groningen
Bremen
Bremerhaven
Wilhelmshaven
Hamburg
Lübeck
Kiel
Rendsburg
Rostock
Stralsund
Stettin
Berlin
Königsberg
Danzig
Köslin
Posen
Breslau
Oppeln
Magdeburg
Leipzig
Dresden
Prag
Hannover
Minden
Kassel
Dortmund
Düsseldorf
Köln
Koblenz
Frankfurt
Mainz
Mannheim
Karlsruhe
Strassburg
Metz
Trier
Nürnberg
Antwerpen
Lüttich
0 50 100 200 km
Reichsgrenze.
Wasserstraßen für Schiffe von 400 und mehr t Tragfähigkeit.
Wasserstraßen für Schiffe unter 400 t.
Wasserstraßen von geringer Schiffbarkeit.
Neue Kanäle.
Verbesserung bestehender Wasserstraßen.
Verbesserung schiffbarer Wasserstraßen.
Verbesserung nichtschiffbarer Wasserläufe.
Vorwiegend für Zwecke der Schiffahrt.
Vorwiegend für Zwecke der Landeskultur.
Hochwasserregulierung der oberen und mittleren Oder
Haffstrecken.
Talsperren.

I. Gesetz, betreffend die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder, der Havel, Spree, Lausitzer Neiße und dem Bober. Vom 4. August 1904.

Von der Landwirtschaft werden mit steigender Kultur die Schäden, welche ungünstige Wasserstände der Flüsse den anliegenden Ländereien zufügen, immer härter empfunden. Es ist nicht zu verkennen, daß die beteiligten Grundeigentümer nicht immer in der Lage sind, die wünschenswerte Besserung ganz oder überwiegend aus eigenen Mitteln herbeizuführen. Namentlich dort muß eine umfassende Einwirkung des Staates eintreten, wo Veränderungen, die in den oberen Stromgebieten weniger an den Wasserläufen selbst als in deren Überschwemmungs- und Niederschlagsgebiet im Laufe einer langen Reihe von Jahren vorgekommen sind, zur Verschärfung der Mißstände beigetragen haben, und wo die auszuführenden Verbesserungen notwendig sind, um ganze Landstriche vor der Gefahr der Versumpfung und des dauernden wirtschaftlichen Rückganges zu schützen und zugleich die Kosten eine Höhe erreichen, daß ihre Aufbringung über die Kräfte der Anlieger wie der beteiligten Kommunalverbände hinausgeht.

Diese Umstände treffen insbesondere für die in dem vorliegenden Gesetze behandelten Flußläufe zu, für welche nach § 1 des Gesetzes folgende Beträge aus staatlichen Mitteln verwendet werden sollen:

1. zur Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder bei einem Gesamtkostenanschlage von	46 976 800 *M*	
bis zu		41 865 800 *M*
Zu übertragen . . .		41 865 800 *M*

	Übertrag . . .	41 865 800 M
2.	zur Verbesserung der Vorflut- und Schiffahrtverhältnisse in der unteren Havel bei einem Gesamtkostenanschlage von 11 390 000 M bis zu	9 835 000 M
3.	zum Ausbau der Spree bei einem Gesamtkostenanschlage von . . . 10 449 000 M bis zu	9 119 200 M
4.	zum Ausbau der Lausitzer Neiße und des Bobers innerhalb der Provinz Brandenburg bei einem Gesamtkostenanschlage von 2 330 000 M bis zu	1 864 000 M
	zusammen bei einem Gesamtkostenanschlage von . . . . 71 145 800 M bis zu	62 684 000 M

1. Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder.

Die Anwohner der unteren Oder und die Besitzer im Oderbruch klagen seit einer Reihe von Jahren über Erhöhung der Oderwasserstände und damit verbundene unzeitige Sommerüberschwemmungen oder Vorflutbehinderungen. Die vielfachen Veränderungen im oberen Laufe der Oder und ihrer Nebenflüsse, namentlich die seit Jahrhunderten betriebenen Eindeichungen, welche die Beseitigung der natürlichen Hochwasser-Aufnahmebecken zur Folge hatten, sind die vornehmlichste Ursache der nachteiligen Erscheinungen, die durch heftige Sommerniederschläge ungünstig gesteigert wurden. Hier soll gründliche Abhilfe geschaffen werden, indem unterhalb Hohensaathen im wesentlichen ein Arm der Oder als Hauptstrom im Vorflutinteresse ausgebildet wird.

Die „Ostoder“ als Hauptstrom soll die aus dem Oberlauf kommenden Wassermengen und Sinkstoffe unter tunlichster Ausnutzung des vorhandenen nur sehr geringen Gefälles auf dem kürzesten Wege dem Dammschen See, als dem natürlichen Aufnahmebecken, zuführen.

Die „Westoder“ wird als Schiffahrtstraße für 600-t-Schiffe ausgebaut und dient gleichzeitig zur Entwässerung des Oder-

bruchs und der zwischen Hohensaathen und Stettin am linken Ufer der Ostoder belegenen Polder und Wiesenflächen.

Sommerdeiche an der Ostoder sollen dazu dienen, das Wasser der letzteren in geschlossenem Querschnitt auch zur Zeit solcher Wasserstände, bei denen bisher eine Ausuferung eintrat, zusammenzuhalten, und zwar solange, als bei gleichzeitigem Aufstau im Dammschen See von N. N. + 0,70 m ihre Wasserführung das Maß von 1600 cbm in der Sekunde nicht überschreitet. Erst bei größerer Wasserführung soll eine Überflutung des ganzen Wiesengebietes unterhalb Krieort eintreten können. Während dieser Überflutung wird sich der Wasserstand in der Westoder nach Maßgabe der ihr über die Deiche der Ostoder zuströmenden Wassermengen heben, er wird aber schnell wieder abfallen, sobald in der Ostoder der Wasserstand unter Deichhöhe zurückgeht. Alsdann kann sich eine schnelle Abtrocknung des Wiesengebietes nach der Westoder vollziehen.

Die folgerichtige Durchführung der geplanten Zweiteilung derart, daß die gesamte Abführungsmenge von 1600 cbm/Sek. dem Dammschen See durch die Ostoder allein zugeführt wird, würde jedoch auf dem unteren Teil derselben sehr große Durchflußquerschnitte notwendig machen und dadurch unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen. Es wird deshalb beabsichtigt, in diesem unteren Teil die Westoder, die hier teilweise schon sehr breit und tief ist, zur Entlastung der Ostoder bei Abführung größerer Sommerwassermengen mit heranzuziehen Es sollen ihr nach dem endgültig festgestellten Entwurf bei einer Gesamtabführungsmenge von 1600 cbm/Sek. 700 cbm/Sek. zugewiesen werden.

Die jetzt bestehenden Schiffahrtstraßen werden nach dem Entwurf an mehreren Stellen mit Deichen durchschüttet und dadurch für den Schiffsverkehr unbrauchbar. Außerdem tritt in der Ostoder auf der Strecke Raduhn—Hohensaathen eine Absenkung der niedrigeren Wasserstände ein, die den Verkehr mit größeren Schiffen hier zeitweise hemmen würden. Durch den weiteren Ausbau der vorhandenen Regulierungswerke und durch Baggerungen wird diese Strecke wieder in den Stand gesetzt werden, der Schiffahrt in ausgiebiger Weise zu dienen. Für die Aufrechterhaltung der Schiffahrt sind die nachstehenden Maßnahmen vorgesehen.

1. Die Westoder von Stettin bis Friedrichsthal und der Vorfluter des Oderbruchs von Friedrichsthal bis Hohen-

saathen werden zu einer Wasserstraße für 600-t-Schiffe ausgebaut.*)

2. Der Kurze und Lange Graben sowie die Ostoder bis Hohensaathen werden für Schiffahrtzwecke derartig reguliert, insbesondere auf der Strecke Raduhn—Hohensaathen, daß auf diesem Wasserwege 400-t-Schiffe während der Dauer der Schiffahrtperiode stets verkehren können. Auf der unteren Strecke der Ostoder bis Niedersaathen wird die Wassertiefe nicht unter 6,0 m, oberhalb Niedersaathen nicht unter 1,5 m betragen.

3. Zur Vermittlung des Schiffahrtverkehrs zwischen den Ortschaften an der Ostoder (Greifenhagen, Fiddichow, Nipperwiese) mit denjenigen an der Westoder (Gartz, Schwedt, Mescherin) werden zwei Schiffahrtstraßen mit Schleusenabschluß quer durch das Odertal hergestellt,
   a) zwischen Greifenhagen und Mescherin für 400-t-Schiffe;
   b) zwischen Niederkränig und Schwedt für Schiffe mit Finowmaß.

Den Schiffen in der Richtung Stettin—Berlin werden nach Durchführung dieses Planes zwei Wasserwege zur Verfügung stehen. Während auf der Linie Westoder—Oderbruchvorfluter 600-t-Schiffe bei allen Wasserständen verkehren können, ist dies auf dem Wege durch die Ostoder zur Zeit niedriger Wasserstände auf der Strecke Raduhn—Hohensaathen nicht angängig. Die Ostoder wird also für einen Teil des Jahres von 600-t-Schiffen mit vollem Tiefgang nicht zu befahren sein. Für die in der Richtung auf Breslau und nach der Netze und Warthe bestimmten Schiffe wird sie aber stets genügen, denn in den Flußstrecken der Oder oberhalb Hohensaathen finden die Schiffe keinesfalls größere Wassertiefen, als zwischen Raduhn und Hohensaathen vorhanden sein werden. Ebenso wird auch allen nach Berlin bestimmten Fahrzeugen, sofern sie keinen größeren Tiefgang haben, als ihn ein 400-t-Schiff erfordert, der Weg über die Ostoder jederzeit offen stehen.

Daß durch die Ausführung der an der oberen oder unteren Oder geplanten Arbeiten die Wasserverhältnisse in der unteren Oder nicht nachteilig beeinflußt werden, wird die Staatsregierung

*) Ein Teil der Kosten für den Ausbau dieser Wasserstraße im Betrage von 2 140 000 ℳ ist in dem Entwurf, betreffend die Herstellung eines Großschiffahrtweges Berlin—Stettin, enthalten.

sich besonders angelegen sein lassen. Die Baukosten sind auf 46 976 800 ℳ und die Bauzeit auf 15 Jahre veranschlagt. Voraussetzung für die Ausführung ist, daß die Beteiligten sich verpflichten, etwa ein Fünftel der erwachsenden Kosten zu übernehmen, und zwar:

1. die Provinzen Brandenburg und Pommern entsprechend dem Fortschreiten der Arbeiten zu den Baukosten bis zu 5 111 000 ℳ zusammen beizutragen,
2. die Deichverbände
   a) für etwaige aus der Bauausführung den Grundeigentümern entstehende Wirtschafterschwernisse aufzukommen

      und von Beendigung der Bauausführung ab
   b) einen Baukostenanteil bis zu 4 109 000 ℳ jährlich mit 3 vH. zu verzinsen und mit 1/2 vH. und den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen,
   c) die Deiche mit den zugehörigen Anlagen zu übernehmen und zu unterhalten.

Die Deichverbände des Ober- und Niederoderbruchs haben für die staatsseitige Übernahme der Unterhaltung des Vorflutkanals Hohensaathen—Stützkow—Schwedt eine Abfindung von 300 000 ℳ an die Staatskasse zu entrichten, und zwar das Deichamt des Oberoderbruchs eine solche von 10 000 ℳ, das des Niederoderbruchs eine Abfindung von 290 000 ℳ; die erstere ist in einer Summe. die letztere in 15 Jahresraten, vom Beginne der Bauausführung anfangend, zahlbar.

2. *Verbesserung der Vorflut- und Schiffahrtverhältnisse in der unteren Havel.*

Die Havel durchfließt unterhalb Potsdams ein weit ausgedehntes, flaches Niederungsgebiet von 125 000 Hektar Größe, das vielfach unter ungenügender Binnenentwässerung, unter ausufernden, bis in den Sommer hinein dauernden Hochwasserständen und unterhalb Rathenow auch unter dem Elbrückstau leidet. Dem soll jetzt abgeholfen werden. Die früher mehrfach geplante, in geringem Umfange sogar verwirklichte Verlegung der Havelmündung nach abwärts würde der Havelniederung zwar nützen, den Elbniederungen aber schaden. Sie ist deshalb nicht zur Ausführung empfohlen. Dagegen sollen unter Benutzung

zahlreicher vorhandener alter Flußarme und Schlenken besondere Flutwege hergestellt werden, die, durch bewegliche Wehre am oberen Ende verschließbar, solange offen gehalten werden, als die Havel selbst nicht imstande ist, die Gesamtwassermenge ohne Ausuferung abzuführen. Zugleich sollen mit der Ausführung der Flutkanäle Begradigungen und Durchstiche der Havel an besonders ungünstigen Stellen zum Nutzen der Schiffahrt stattfinden. Bei Brandenburg wird eine Verlegung des Weges für die Großschiffahrt und die Anlage einer neuen Schleppzugschleuse am Beetzsee beabsichtigt; auch ist eine Erweiterung der Freiarche in Brandenburg geplant. Es würde zu weit führen, alle Einzelheiten des Entwurfs zu besprechen. Die Gesamtbaukosten sind zu 11 390 000 ℳ, von denen 3 615 000 ℳ auf die Verbesserung der Schiffahrtverhältnisse entfallen, veranschlagt; die Bauzeit ist vorläufig zu sechs Jahren angenommen.

Zu den Baukosten, abzüglich des auf die Schiffahrtverbesserung entfallenden und vom Staate ganz zu übernehmenden Anteils tragen die Provinzen Brandenburg und Sachsen ein Fünftel bis zu 1 555 000 ℳ bei, von denen Brandenburg 85 vH. und Sachsen 15 vH. aufzubringen haben. Die Beteiligten müssen ferner die Unterhaltung der außerhalb der Schiffahrtstraße der Havel herzustellenden Meliorationsanlagen, Um- und Vorflutkanäle übernehmen, während der Staat die Mehrkosten der künftigen Unterhaltung der Schiffahrtstraße selbst trägt.

3. Ausbau der Spree.

Ähnlichen Mißständen, wie sie an der Havel herrschen, verdankt auch der Entwurf zum Ausbau der Spree seine Entstehung. Es handelt sich hier um die Beseitigung der vielfachen Überschwemmungen und sonstigen Hochwasserschäden an der oberen Spree von der sächsischen Grenze bis zum Oder-Spree-Kanal, insbesondere um die Verbesserung der Verhältnisse im Spreewald. Einbezogen sind in den Entwurf die Hauptspree, die Kleine Spree sowie der Schwarze und der Weiße Schöps.

a) Die nicht schiffbare Spree.

Im oberen Teil der Hauptspree soll hauptsächlich für Freilegen des Flußquerschnitts, unschädliche Abführung der Hochwässer und Befestigung der sandigen Ufer Sorge getragen werden. Im Spreewald sollen besonders die ordnungsmäßige Breite und

Tiefe der Flüsse, dabei aber zur Verhinderung zu tiefer Absenkung kleiner Wasserstände zahlreiche Stauwerke hergestellt werden. Die Freiarchen in Lübben und Schlepzig sollen erweitert, von Leibsch zur Dahme soll ein Umflutkanal gebaut werden; ein solcher vom Fehrower Damm nach Sawall wird vorläufig noch nicht zur Ausführung gelangen. Die Umflutkanäle dienen dazu, einen Teil des Hochwassers ab- und dem Unterlauf der Spree schneller zuzuführen, bewirken dadurch also eine Teilung der Hochwässer.

b) Die schiffbare Spree.

Von Leibsch bis zum Wergensee sind Durchstiche vorgesehen, durch welche die 67 km lange Flußstrecke um etwa 11 km gekürzt wird. Durch den 1,5 km langen Durchstich bei Sawall wird der Schwielochsee ausgeschaltet, aber durch eine Schleuse für 170-t-Schiffe wieder mit der Spree verbunden. Zur Verhinderung zu tiefen Absenkens der Niedrigwässer sollen in die genannte Flußstrecke außer dem umzubauenden Wehr bei Kossenblatt noch drei neue Stauwerke am Wergensee, bei Beeskow und am Neuendorfer See eingebaut werden. In Beeskow ist auch eine neue Schleuse in den gleichen Abmessungen wie am Schwielochsee zu erbauen. In der Drahendorfer Spree wird bei Kersdorf ein kleiner Umflutkanal angelegt; in der Müggelspree sollen einige Vorfluthindernisse beseitigt werden. Der bestehende Schiffahrtkanal von Große Tränke bis Wernsdorf (Oder-Spree-Kanal) soll als Umflutkanal ausgebaut werden. Nach Ausführung aller dieser Arbeiten wird das Hochwasser der Spree, zeitlich und räumlich geteilt, in das große Seengebiet oberhalb Berlins eintreten und ein schädlicher Aufstau im Oberwasser der Berliner und Charlottenburger Stauwerke vermieden werden.

Die Baukosten an der nicht schiffbaren Spree sind zu 4 449 000 *M*, an der schiffbaren zu 6 000 000 *M*, zusammen also auf 10 449 000 *M* veranschlagt, von denen rund 3 800 000 *M* auf die Verbesserung der Schiffahrtstraße zu rechnen sind. Die Bauzeit wurde zu acht Jahren angenommen.

Zu den Baukosten, abzüglich des auf die Schiffahrtverbesserung entfallenden und vom Staate ganz zu übernehmenden Anteils, tragen auch hier die beteiligten Provinzen, Brandenburg und Schlesien, ein Fünftel bis zu 1 329 800 *M* bei. Davon entfallen 39 000 *M* auf Schlesien, der Rest auf Brandenburg. Die Unterhaltungslast ist ähnlich so geregelt wie an der Havel.

Bemerkt sei noch, daß einige der dringlichsten Arbeiten an der oberen Spree auf Grund des Gesetzes, betreffend die Bewilligung von Staatsmitteln zur Beseitigung der durch die Hochwasser des Sommers 1897 herbeigeführten Beschädigungen, vom 20. April 1898, bereits in den letzten Jahren mit einem Kostenaufwande von 271 000 *M* zur Ausführung gelangt und nahezu beendet sind.

4. Ausbau der Lausitzer Neiße und des Bobers innerhalb der Provinz Brandenburg.

Die verhängnisvollen Überschwemmungen, welche das Odergebiet im Sommer 1897 heimsuchten, sind die Veranlassung zu einem Gesetz, betreffend Maßnahmen zur Verhütung von Hochwassergefahren in der Provinz Schlesien, vom 3. Juli 1900, gewesen. Nach diesem Gesetz sollen gewisse Gebirgsflüsse auf dem linken Ufer der Oder reguliert und Talsperren angelegt werden. Als Ziel wurde dabei erstrebt,

> „das Wasser und die Geschiebe in den Quellgebieten „zurückzuhalten, sowie den Flußlauf und den für den „Ablauf des Hochwassers wesentlichen Teil der Über-„schwemmungsgebiete möglichst so instand zu setzen, „daß das Hochwasser ohne wesentlichen Schaden ab-„fließen kann."

Eine früher aufgestellte, weitergehende Forderung, das Mittelhochwasser solle durchweg bordvoll abgeführt werden können, wurde mit Rücksicht auf den hierfür erforderlichen bedeutenden Kostenaufwand fallen gelassen.

Von den nach dem Gesetz vom 3. Juli 1900 zu regulierenden linksseitigen Nebenflüssen der Oder berühren die Lausitzer Neiße und der Bober, deren Mündungsstrecken schiffbar sind, mit dem unteren Laufe auch die Provinz Brandenburg. Es ist notwendig und war auch schon beim Erlaß des schlesischen Gesetzes vorgesehen, daß die in der Provinz Brandenburg belegenen Teile der Lausitzer Neiße und des Bobers in ähnlicher Weise für die gefahrlose Abführung der Hochwasser eingerichtet werden, wie dies für den oberen Lauf geplant ist. Demgemäß sind in das hier besprochene Gesetz vom 4. August 1904 die für den Ausbau erforderlichen Beträge aufgenommen. Die Gesamtkosten sind zu 2 330 000 *M* veranschlagt, von denen der Staat vier Fünftel oder 1 864 000 *M*, die Provinz Brandenburg

ein Fünftel oder 466 000 ℳ übernehmen muß. Von den Gesamtkosten entfallen 990 000 ℳ auf die Lausitzer Neiße — 970 000 ℳ auf die 58 km lange, nicht schiffbare, 20 000 ℳ auf die 42 km lange, von Guben bis zur Mündung schiffbare Strecke — und 1 340 000 ℳ auf den Bober, davon 630 000 ℳ auf den 40 km langen, nicht schiffbaren, 710 000 ℳ auf den 10 km langen, schiffbaren Teil.

Die in dem Gesetz I vereinigten Baupläne verfolgen nach vorstehendem wesentlich Zwecke zugunsten der Landwirtschaft in den betreffenden Flußtälern. Sie erfordern im ganzen anschlagsmäßig 71 145 800 ℳ, zu denen der Staat 62 684 000 ℳ oder nach Abzug der von den Deichverbänden der unteren Oder zu verzinsenden und tilgenden 4 109 000 ℳ 58 575 000 ℳ beiträgt. Rückeinnahmen sind nicht zn erwarten, so daß die jährliche Belastung des Staates an Zinsen und Tilgungsbeiträgen sich bei einer Verzinsung mit 3 vH. und einer Tilgung mit $^1/_2$ vH nebst den ersparten Zinsen jährlich auf 2 050 125 ℳ beläuft. Diese Summe erhöht sich durch vermehrte Unterhaltungskosten an der unteren Oder und den schiffbaren Teilen der Havel und Spree in Höhe von 390 000 ℳ auf 2 440 125 ℳ. Dagegen haben die Beteiligten insgesamt 12 570 800 ℳ bar beizutragen oder zu verzinsen und zu tilgen sowie gewisse Anlagen, insbesondere die nicht schiffbaren Teile der Havel, der Spree, der Lausitzer Neiße und des Bober zu unterhalten. Die Unterhaltungskosten betragen für die nicht schiffbare Spree 50 000 ℳ, sind aber im übrigen nicht veranschlagt. Abgesehen von diesen unbestimmten Beträgen haben die Beteiligten demnach jährlich an Unterhaltungskosten, Zinsen (3 vH.) und Tilgungsbeiträgen ($^1/_2$ vH.) = 439 978 ℳ aufzubringen.

Die Bauleitung soll durchweg in der Hand des Staates liegen, welcher auch rechtlich und tatsächlich als Bauherr bei sämtlichen Anlagen für die untere Oder sowie bei den in der Schiffahrtstraße der Havel und in der schiffbaren Spree geplanten Arbeiten auftritt. Dagegen gelten die Beteiligten als Bauherren oder Unternehmer für die Bauausführungen im Gebiete der nicht schiffbaren Spree und für die nicht in der Schiffahrtstraße belegenen Vorflutanlagen an der Havel, wenngleich deren Zusammenhang mit den Staatsbauten bedingt, daß der Staat sie durch seine Beamten für Rechnung der Beteiligten bewirken läßt.

II. Gesetz, betreffend Maßnahmen zur Verhütung von Hochwassergefahren in der Provinz Brandenburg und im Havelgebiete der Provinz Sachsen. Vom 4. August 1904.

Dieses Gesetz befaßt sich mit den brandenburgischen Teilen der Lausitzer Neiße, des Bober und der Spree sowie mit der unteren Havel in den Provinzen Brandenburg und Sachsen; es kann aber auch auf andere nicht schiffbare brandenburgische Flüsse ausgedehnt werden. Es bezweckt in Anlehnung an das schlesische Gesetz vom 3. Juli 1900 sowie in Ergänzung des unter I besprochenen, die technische und finanzielle Seite des Ausbaues der Havel, der Spree, der Lausitzer Neiße und des Bober behandelnden Gesetzes alle diejenigen Fragen zu regeln, die noch zu erledigen sind, um einerseits die sachgemäße Durchführung des erstmaligen und nötigenfalls auch eines weiteren Ausbaues zu ermöglichen, sowie anderseits eine dauernde ordnungsmäßige Unterhaltung sicherzustellen. Im allgemeinen beziehen die Bestimmungen des Gesetzes sich nur auf die nicht schiffbaren Strecken oder auf nicht dem Schiffahrtverkehr dienende Anlagen an den betreffenden Flüssen.

Auf alle Bestimmungen des Gesetzes einzugehen, würde hier zu weit führen. Hervorzuheben ist jedoch, daß die der Strombauverwaltung auf Grund des Gesetzes vom $\frac{\text{20. August 1883}}{\text{31. Mai 1884}}$ den Uferbesitzern gegenüber beigelegten Befugnisse im Geltungsbereich des neuen Gesetzes dem Provinzialverbande zustehen und daß dieser für die spätere Unterhaltung eigene höhere technische Beamte zu bestellen hat. Damit wird ebenso, wie für die Provinz Schlesien auf Grund des Gesetzes vom 3. Juli 1900 geschehen, neben den beiden vorhandenen staatlichen Wasserbauverwaltungen (Wasserbauverwaltung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und Meliorationsbauverwaltung des Landwirtschaftsministeriums) eine dritte Wasserbauverwaltung, des Pro-

vinzialverbandes Brandenburg, geschaffen. Wasserpolizeibehörde ist bei den den Vorschriften dieses Gesetzes zu unterstellenden Wasserläufen der Landrat, in Stadtkreisen die Ortspolizeibehörde. Die den Provinzen zufallenden Unterhaltungsarbeiten an der unteren Havel werden durch den Provinzialverband von Brandenburg für gemeinschaftliche Rechnung der Provinzen Brandenburg und Sachsen ausgeführt und die Kosten auf beide, vorbehaltlich zeitweiser Nachprüfung, nach dem Verhältnis von 85:15 verteilt. Der Oberpräsident von Brandenburg ist hinsichtlich des Ausbaues und der Unterhaltung der unteren Havel auch innerhalb der Provinz Sachsen, mit Ausnahme eines nebensächlichen Sonderfalles, zuständig.

III. Gesetz, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen. Vom 1. April 1905.

Allgemeines.

Dieses Gesetz bezweckt fast ausschließlich die Ergänzung und Verbesserung des schiffbaren Wasserstraßennetzes. Nachdem frühere Regierungsvorlagen aus den Jahren 1894, 1899 und 1901 nicht die Genehmigung des Landtages gefunden hatten, entschloß die Staatsregierung sich teils zu einer Einschränkung, teils zu einer Erweiterung ihrer ursprünglichen Pläne. Sie hat nunmehr die Zustimmung des Abgeordneten- und Herrenhauses erlangt, nachdem ersteres einige nicht unwesentliche Änderungen vorgenommen, auch einige, die wirtschaftspolitische Seite des Schiffahrtverkehrs betreffende Bestimmungen eingefügt hatte.

Im § 1 des Gesetzes wird bestimmt:

Die Staatsregierung wird ermächtigt, für die nachstehend bezeichneten Bauausführungen die folgenden Beträge nach Maßgabe der von den zuständigen Ministern festzustellenden Pläne zu verwenden:

1. für Herstellung eines Schiffahrtkanals vom Rhein zur Weser einschließlich Kanalisierung der Lippe und Nebenanlagen, und zwar für
   a) einen Schiffahrtkanal vom Rhein in der Gegend von Ruhrort oder von einem nördlicher gelegenen Punkte bis zum Dortmund—Ems-Kanal in der Gegend von Herne (Rhein—Herne-Kanal), einschließlich eines Lippe-Seitenkanals von Datteln nach Hamm 74 500 000 *M*
   b) verschiedene Ergänzungsbauten am Dortmund—Ems-Kanal in der Strecke von Dortmund bis Bevergern . . 6 150 000 „

Zu übertragen . . 80 650 000 *M*

Übertrag . . 80 650 000 *M*

c) α. einen Schiffahrtkanal vom Dortmund—Ems-Kanal in der Gegend von Bevergern zur Weser in der Gegend von Bückeburg mit Zweigkanälen nach Osnabrück und Minden, einschließlich der Herstellung von Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser und der Vornahme einiger Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln	81 000 000 „	
β. einen Anschlußkanal aus der Gegend von Bückeburg nach Hannover mit Zweigkanal nach Linden .	39 500 000 „	
d) die Kanalisierung der Lippe oder die Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis zum Dortmund—Ems-Kanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt	44 600 000 „	
e) Verbesserung der Landeskultur in Verbindung mit den Unternehmungen unter a bis d und dem bereits ausgeführten Dortmund—Ems-Kanal unter Heranziehung der Nächstbeteiligten nach Maßgabe der bestehenden Grundsätze . .	5 000 000 „	
zusammen für den Kanal vom Rhein zur Weser einschließlich der Kanalisierung der Lippe und Nebenanlagen		250 750 000 *M*
2. für Herstellung eines Großschiffahrtwegs Berlin—Stettin (Wasserstraße Berlin—Hohensaathen)		43 000 000 „
Zu übertragen . .		293 750 000 *M*

Übertrag . .	293 750 000 *M*
3. für Verbesserung der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel sowie der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen	21 175 000 „
4. für die Kanalisierung der Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau sowie für Versuchsbauten auf der Strecke von Breslau bis Fürstenberg a. O. und für Anlage eines oder mehrerer Staubecken	19 650 000 „
zusammen . .	334 575 000 *M*

Durch die geplanten Bauausführungen wird eine wertvolle Ergänzung des bisherigen Wasserstraßennetzes erreicht; neue Kanäle sollen geschaffen, vorhandene Schiffahrtwege verbessert werden. Dabei wird eine derartige Ausbildung der hauptsächlicheren Flüsse und Kanäle beabsichtigt, daß diese hinreichend großen Fahrzeugen ungehinderten Durchgang gewähren. Das vollkommenste würde sein, wenn für sämtliche Wasserstraßen Deutschlands Normalabmessungen erreicht werden könnten. Davon muß indes Abstand genommen werden, weil das Bedürfnis des Ostens die großen 600-t-Schiffe des Dortmund-Ems-Kanals zurzeit nicht bedingt, und einige neuere Anlagen östlich von Berlin, wie der Oder-Spree-Kanal, die Kanalisierung der oberen Oder und die Regulierung der Netze, entsprechend den Schiffahrtverhältnissen der anschließenden natürlichen Wasserstraßen, in kleineren Abmessungen zur Ausführung gebracht sind. Nach dem Gesetz werden die westlich von Hannover geplanten Anlagen und der Berlin-Stettiner Kanal für 600-t-Schiffe annähernd in den Abmessungen des Dortmund-Ems-Kanals, die an der Oder und östlich davon vorgesehenen Bauten dagegen für 400-t-Schiffe ungefähr mit den Maßen des Oder-Spree-Kanals zur Ausführung gelangen.

Bei den Bauausführungen des ostdeutschen Wasserstraßennetzes dürften indes alle Einrichtungen so getroffen werden, daß sie der späteren Umwandlung für 600-t-Schiffe nicht im Wege stehen. Damit ist die Möglichkeit vorhanden, bei eintretendem Bedürfnis — ohne erhebliche Mehrkosten für demnächst nutzlos werdende Anlagen — das preußisch-deutsche Wasserstraßennetz in seinen Hauptzügen durchgängig für 600-t-Schiffe einheitlich auszugestalten.

Die Bauzeit der einzelnen Anlagen ist verschieden bemessen; insgesamt werden bis zur Vollendung aller Teile noch etwa

12 Jahre vergehen. Dabei wird die Staatsregierung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, der Anzahl der zur Verfügung stehenden technischen Kräfte und der Leistungsfähigkeit der zu der Ausführung heranzuziehenden Bauunternehmer Rechnung tragen, sowie darauf Rücksicht nehmen, daß der Landwirtschaft möglichst wenig Arbeitskräfte entzogen werden.

Über die wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse des deutschen Wasserstraßennetzes und seiner durch das vorliegende Gesetz geplanten Ergänzung mögen folgende kurze Mitteilungen einigen Aufschluß geben.

Die deutsche Binnenschiffahrt weist in den letzten Jahrzehnten eine außerordentliche Entwicklung auf. Ihre Leistungen haben sich von 2,9 Milliarden Güter-Tonnenkilometer im Jahre 1875 auf 11,5 Milliarden im Jahre 1900, also in 25 Jahren auf das Vierfache gesteigert. Bei einem Vergleich mit den Leistungen der Eisenbahnen verdient es Beachtung, daß die Zunahme im deutschen Eisenbahnverkehr, wenn auch verhältnismäßig nicht so stark wie auf den Wasserstraßen, doch eine ganz bedeutende gewesen ist und die aller anderen europäischen Staaten übertrifft, also durch den Aufschwung der Binnenschiffahrt nicht gehemmt wurde.

Eine Gegenüberstellung zeigt ferner, daß die Gesamttragfähigkeit der deutschen Binnenschiffe am Ende des Jahres 1902 mit rund 5 000 000 Gewichtstonnen diejenige der deutschen Seeschiffe mit 2 200 000 Register- oder schätzungsweise 3 300 000 Gewichtstonnen erheblich übertrifft. Endlich ist noch an Zahlenbeispielen nachzuweisen, daß die Verbesserung der Schiffahrtstraßen und die Vergrößerung ihrer Abmessungen zwar den Bau sehr großer und leistungsfähiger Fahrzeuge ermöglicht, die Kleinschiffahrt aber keineswegs vernichtet haben. Das Gegenteil ist der Fall, wie es noch neuerdings auffällig durch die starke Vermehrung der kleinen Harener Pünten nach Erbauung des Dortmund-Ems-Kanals bezeugt wird.

In wirtschaftlicher Beziehung verfolgt das Wasserstraßengesetz im wesentlichen den Zweck, die Transportkosten für Massengüter zu ermäßigen, dadurch die wirtschaftliche Annäherung der verschiedenen Landesteile zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands sowohl auf den inländischen wie auf den auswärtigen Märkten zu erhöhen, endlich auch solchen Gütern einen Wert zu verleihen, die bisher wegen zu hoher Transportkosten brachlagen. Ein weiterer Zweck besteht in der

Unterstützung und Entlastung der Eisenbahnen, namentlich hinsichtlich der Beförderung von Massengütern.

Eine Verminderung der Transportkosten ist vornehmlich im Binnenverkehr des eigenen Landes erwünscht. Sie wird zur Notwendigkeit, wenn das Ausland hinsichtlich der Güterbeförderung für die Erreichung der gemeinschaftlichen Absatzmärkte, insbesondere der heimischen, günstiger gestellt ist als das eigene Land.

Der scharfe Wettbewerb mit dem Auslande, das teilweise unter günstigeren Transportverhältnissen arbeitet, ist der hauptsächlichste Grund gewesen, daß das Verlangen nach weiterer Ermäßigung der Frachtkosten stets dringender geworden ist. Da die Eisenbahnen aus verschiedenen Gründen ihre Tarife nicht immer und überall in dem erwünschten Umfange herabzusetzen vermochten, und da die durch Regulierung verbesserten Wasserstraßen infolge der Vergrößerung der Schiffe und Einführung des Dampfbetriebes niedrigere Frachtsätze als die Eisenbahnen gewähren konnten, so hat sich die Aufmerksamkeit der Verkehrsinteressenten erneut den Wasserstraßen zugewandt. Dies ist nicht nur in Deutschland der Fall, sondern in fast allen hochentwickelten Kulturländern.

So sollen in Österreich Schiffahrtkanäle mit einem Gesamtkostenaufwande von rd. 638 Millionen Mark gebaut werden, von denen zur vorläufigen Verwendung bis zum Jahre 1912 rd. 213 Millionen Mark, einschließlich 64 Millionen Mark für Flußregulierungen, sofort bereitgestellt wurden. In Frankreich sind für Kanal- und Hafenbauten 235 Millionen Mark im Jahre 1903 bewilligt, und eine noch größere Summe wird voraussichtlich weiter genehmigt werden, wenn die Beteiligten die erforderten Verpflichtungen übernehmen. Ferner hat die Volksabstimmung des Staates Neuyork im November 1903 den Beschluß der gesetzgebenden Körper, den veralteten Erie-Kanal mit rd. 424 Millionen Mark Kosten für 1000-t-Schiffe umzubauen, gutgeheißen. Auch andere Staaten wenden den Wasserwegen erneute Aufmerksamkeit zu.

Eingehende Berechnungen haben sowohl im allgemeinen wie an der Hand bestimmter Beispiele nachgewiesen, daß Wasserfrachten in vielen Fällen niedriger sind als Eisenbahnfrachten. Daraus muß geschlossen werden, daß die in diesem Gesetz vorgeschlagenen großen und leistungsfähigen Schiffahrtstraßen, obgleich sie mit Abgaben belegt werden sollen, imstande sind,

sowohl hinsichtlich der Selbstkosten wie hinsichtlich der Frachtsätze in vielen Verkehrsbeziehungen billiger zu befördern als Eisenbahnen.

Ein weiterer Grund, der für den Ausbau der deutschen Schiffahrtstraßen und insbesondere für die Anlegung neuer Kanäle spricht, ist die Notwendigkeit, in einzelnen besonders verkehrsreichen Gebieten die Eisenbahnen zu entlasten. Im allgemeinen sind diese zwar einer ferneren Verkehrssteigerung vollkommen gewachsen, wenn auch in vielen Fällen nur unter Vornahme von Erweiterungsbauten, Anlegung weiterer Gleise u. dergl. In bedeutenden Industriegebieten und bei einzelnen großen Mittelpunkten des Verkehrs besteht indes eine derartige Überfüllung, daß es erwünscht ist, die Wasserstraßen zur Unterstützung der Eisenbahnen heranzuziehen. In besonders umfangreicher Weise ist dies bereits in Berlin geschehen. Die Versorgung Berlins und der Versand seiner Erzeugnisse erfolgt zu ungefähr gleichen Teilen mit den Eisenbahnen und auf dem Wasserwege. Im Jahre 1903 kamen in Berlin an und gingen von dort ab:

1. auf den Eisenbahnen rd. . . . 9 600 000 t,
2. „ „ Wasserstraßen rd. . . 9 200 000 t.

In durchaus zwingender Notwendigkeit zeigt sich das Bedürfnis nach Entlastung der Eisenbahnen beim Kanal vom Rhein nach Hannover. Hier ist es in erster Linie das rheinisch-westfälische Industriegebiet mit seinen gewaltigen Verkehrsmengen, das neben den Eisenbahnen eines großen Wasserweges zur Übernahme eines Teils der Massengüter bedarf. Die notwendige Entlastung würde aber nicht in vollem Umfang geboten werden, wenn allein der Dortmund-Rhein-Kanal gebaut würde, der nur im Industriegebiet selbst und im Verkehr mit dem Rhein Transporte übernehmen könnte, sondern nur dann, wenn die Eisenbahnen auch von einem Teil der Massengüter befreit werden, die nach Hannover, Bremen usw. bestimmt sind. Mögen auch die vom Industriegebiet nach Osten führenden Bahnlinien noch zur Übernahme größerer Verkehrsmengen befähigt sein, so kann doch im Industriegebiet selbst die Entlastung in vollem Umfange nur dadurch eintreten, daß auch der nach Osten gerichtete Kanal Bevergern—Hannover gebaut wird. Geschähe dies nicht, so würden z. B. die von Oberhausen nach Hannover bestimmten Güter nicht etwa bis Herne den Dortmund-Rhein-Kanal und von da erst die Eisenbahn benutzen, sondern den ganzen Weg von

Oberhausen nach Hannover auf der Eisenbahn zurücklegen. Deshalb bedingt die Entlastung der Eisenbahnen des Ruhrgebiets nicht nur die Anlegung des Dortmund-Rhein-Kanals, sondern auch dessen weitere östliche Fortführung.

Die Wasserstraßen sind durch Gewährung billiger Frachten in besonderem Maße geeignet, die gewerbliche Entwicklung zu fördern und der Industrie so günstige Ansiedlungsbedingungen zu bieten, daß sie nicht nötig hat, sich in den großen Industriebezirken zu konzentrieren, in denen die Roh- und Brennstoffe gewonnen werden. Sie tragen somit zur Dezentralisierung und zur Verhinderung der Ansammlung großer Arbeitermassen bei. Daß dies auch tatsächlich der Fall ist, zeigt eine Reihe von Beispielen an vorhandenen Schiffahrtwegen, deren Verhältnisse eingehend untersucht worden sind. Das Ergebnis dieser Untersuchungen, das als besondere, durch viele Karten erläuterte Denkschrift der Gesetzesvorlage beigegeben war, bestätigt die Anziehungskraft der Wasserstraßen auf gewerbliche Anlagen, und zwar in gleicher Weise auf Betriebe, die der Land- und Forstwirtschaft nahestehen, wie auf die meisten übrigen Gruppen gewerblicher Tätigkeit.

Wir entnehmen der Denkschrift hier nur den einen, zahlenmäßig auf Grund der Gewerbe- und Berufszählungen im Deutschen Reiche erbrachten Nachweis,

1. daß die Zahl der Erwerbstätigen des Jahres 1895 in den Gewerbeabteilungen B und C auf 1 qkm durchschnittlich in den an Wasserstraßen belegenen Kreisen doppelt so groß war wie in den übrigen Kreisen (26 zu 13 Erwerbstätige auf 1 qkm),
2. daß die Zunahme an Erwerbstätigen von 1882 bis 1895 in den an Wasserstraßen belegenen Kreisen reichlich dreimal so groß gewesen ist wie in den übrigen Kreisen (8 zu $2^1/_2$ Erwerbstätige auf 1 qkm).

Daraus folgt, daß die Besiedlung der mit Wasserstraßen versehenen Kreise nicht nur eine stärkere ist, sondern daß die darin zu erkennende Bevorzugung seitens der Industrie gerade in neuerer Zeit trotz des immer dichter werdenden Eisenbahnnetzes besonders hervortritt.

Vielfach sind die Wasserstraßen die unmittelbare und alleinige Veranlassung zur Ausbeutung von Bodenschätzen — z. B. Kies- und Tonlagern —, die zu verwerten sonst nicht lohnend sein

würde; sie haben in zahlreichen Fällen eine starke Vergrößerung bestehender Anlagen herbeigeführt und nachweisbar häufig solche Betriebe ermöglicht, die sonst gezwungen gewesen wären, sich an den Gewinnungsstellen der Rohstoffe, insbesondere des Brotes der Industrie, der Kohle, anzusiedeln. Diese Wirkung der Wasserstraßen äußert sich in den letzten 20 bis 25 Jahren in verstärktem Maße, trotzdem die Eisenbahnen ein immer dichteres Netz über Deutschland spannen. Auch zeigt sich die gleiche Erscheinung in genau demselben Verhältnis im industriereichen Westen wie im industrieschwächeren Osten der Monarchie. Mögen dabei hier und da an besonders günstigen Wasserstraßenplätzen Zentralisierungen kleineren Umfanges befördert werden: eine Entlastung der großen, Millionen Menschen umfassenden Bergwerks- und Industriebezirke wird sicher geschaffen. Schon jetzt zeigt sich in den großen Städten das Bestreben, bedeutende gewerbliche Betriebe in die Umgegend zu verlegen, dabei Arbeiterdörfer mit gesunden Wohnungen, verbunden mit kleiner Garten- und Landwirtschaft, zu erbauen und dadurch den schädlichen körperlichen und geistigen Einflüssen der Massenanhäufung von Menschen entgegenzuwirken. Dieses Streben wird durch die Wasserwege außerordentlich begünstigt werden, denn diese bieten an jeder Stelle die fast gleichwertige Möglichkeit zur Anlage von Fabriken, die auf billigen Bezug oder Versand von Massengütern angewiesen sind. Tatsächlich verlegen bestehende Werke schon jetzt größere Neuanlagen mit Vorliebe an Wasserstraßen, wie es besonders die Ufer des Rheins und die Umgegend von Berlin im einzelnen sowie die zahlenmäßigen Nachweise der erwähnten Denkschrift in allgemeinen Zügen zur Anschauung bringen.

Die Industriedenkschrift hat übrigens sowohl wegen ihres Inhalts als auch wegen der eigenartigen Darstellungsweise ihrer zahlreichen Pläne über den Rahmen einer Wasserstraßenvorlage hinaus in weiteren Kreisen Beachtung gefunden.

Wirtschaftliche Vorteile sind von den geplanten künstlichen Wasserstraßen wie von den Flußregulierungen auch für die Landwirtschaft zu erwarten, und zwar nicht nur an der kanalisierten Netze, wo die Förderung der landwirtschaftlichen Verhältnisse ausgesprochenermaßen einen mitbestimmenden Grund für die Anlage neuer Staustufen bildet. Auch an den Kanälen, namentlich am Kanal Bevergern—Hannover und an der Weser, insbesondere infolge der Anlage von Stauweihern, wird vielfach

Gelegenheit zu Bodenmeliorationen und Hochwasserschutz geboten.

Zahlreiche Bestimmungen betreffen die ausgiebige Berücksichtigung der Landeskultur. Ihre Förderung ist ein Gesichtspunkt, der bei der Ausführung der gesamten Wasserstraßengesetze ständig beachtet werden muß und nach der ausgesprochenen Absicht der Staatsregierung auch überall Berücksichtigung finden soll. Dem entspricht vollkommen ein vom Abgeordnetenhause in das Gesetz aufgenommener § 11, der die möglichste Verbesserung der Landeskulturverhältnisse vorschreibt und bei der Aufstellung, Ausarbeitung und Ausführung der Pläne die Mitwirkung der landwirtschaftlichen Verwaltung vorsieht. Den Wasserbaubeamten wird es außerordentlich erwünscht sein, daß ihnen das Gesetz nicht nur die Pflicht auferlegt, sondern auch die erforderlichen Mittel zur Verfügung stellt, neben den eigentlichen Kanal- und Strombauten auch Anlagen zugunsten der Landwirtschaft und Landeskultur zu schaffen, die zu verwirklichen bei früheren Wasserbauten aus Mangel an dafür bestimmten Geldern leider oft nicht angängig war. Macht die Wasserbauverwaltung von der jetzt gebotenen Möglichkeit einen angemessenen und wohlwollenden Gebrauch, so dürfte der in den letzten zwanzig Jahren häufig hervorgetretene, aber ebenso unsachgemäße wie unnötige Gegensatz zwischen Landwirtschaft und staatlichem Wasserbau verschwinden. Wasserwirtschaft und Landeskultur stehen im engsten Zusammenhange, und ein wesentlicher Erfolg der neuen Wasserbauten wird hoffentlich der sein, daß durch die gleichmäßige Förderung der Interessen von Verkehr und Landwirtschaft das frühere gute Verhältnis der letzteren zu der preußischen Wasserbauverwaltung wiederhergestellt wird. Alle in Aussicht genommenen Bauausführungen sind so gedacht und so geartet, daß sie den Beweis von der Vereinbarkeit der verschiedenen Interessen zu erbringen vermögen.

Die ebenfalls für sämtliche im Wasserstraßengesetz vereinigten Einzelunternehmungen vorgesehenen §§ 12 bis 14 bezwecken möglichsten Schutz der Anlieger vor Benachteiligungen und bestimmen eine Ausdehnung der Entschädigungspflicht nach Veranlassung und Zeit über die Vorschriften des jetzt geltenden Rechtes hinaus. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Bestimmung des § 12, wonach der Staat solche Anlagen herstellen muß, die für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachteile notwendig

sind. Ist die Herstellung solcher Anlagen untunlich, so ist Schadenersatz zu leisten. Hat der Grundeigentümer nicht bereits nach geltendem Recht einen Anspruch auf Entschädigung. so ist der Schaden insoweit zu ersetzen, als die Billigkeit nach den Umständen eine Schadloshaltung erfordert. — Auch hiermit wird der ausführende Ingenieur in der Regel einverstanden sein, denn oft mußte er es als harte Ungleichheit empfinden, wenn ein Anlieger trotz nachgewiesener Schäden nach Lage der gesetzlichen Bestimmungen keinen Ersatz beanspruchen konnte, während sein Nachbar, dem zufälligerweise ein Stück Land enteignet werden mußte, neben der oft reichlichen Bezahlung hierfür auch noch ohne Gegenrechnung etwaiger Vorteile Entschädigung für alle anderen Nachteile erhielt, die eine Kanalanlage seinem übrigen Besitz zufügte. Schon am Kaiser Wilhelm-Kanal wurden denn auch, um zu große Härten zu vermeiden, manche Vergütungen aus Billigkeitsrücksichten an solche Anlieger bezahlt, die von dem Kanalbau einen sonstigen Nutzen nicht gehabt hatten.

Ähnlichen, das Interesse der Anlieger berücksichtigenden, jedoch noch weitergehenden Erwägungen verdankt ein neuer, auf den Rhein-Weser-Kanal und die mit ihm in Zusammenhang stehenden neuen Wasserstraßen beschränkter § 15 seine Entstehung. Fehlt nämlich einem Grundstück der Anschluß an die Wasserstraße, erscheint er aber aus Gründen des öffentlichen Wohles, insbesondere im Interesse der Förderung des Kanalverkehrs geboten, so bedarf es für die Ausführung des Anschlusses zur Enteignung einer Königlichen Verordnung nicht, soweit es sich nicht um Gebäude und damit in Verbindung stehende eingefriedigte Hofräume handelt. Die Zulässigkeit der Enteignung soll von dem Bezirksausschusse ausgesprochen werden. Damit ist eine wesentliche Erleichterung in der Herstellung derartiger Anschlüsse gegeben, zumal die „Förderung des Kanalverkehrs" als genügende Voraussetzung für die Zulässigkeit der Enteignung besonders anerkannt ist. Hierdurch ist zum erstenmal ein Notwegerecht auf dem Gebiete der Wasserstraßen festgestellt, das von den Beteiligten, auch in anderen Landesteilen, mehrfach als erwünscht bezeichnet ist.

Auf den neu zu schaffenden oder zu verbessernden Wasserstraßen sollen, soweit es die Reichsverfassung zuläßt, Abgaben erhoben werden, welche die Betriebs- und Unterhaltungskosten sowie die Zinsen und Tilgungsbeträge des Anlagekapitals decken.

Die Abgaben werden nach der wirklichen Ladung erhoben werden; über die Höhe und Zahl der Klassen sind vorläufige Annahmen gemacht, um darauf eine Ertragsberechnung gründen zu können; die endgültige Festsetzung ist indes vorbehalten.

Beim Dortmund-Rhein-Kanal sind bei den Verkehrsermittlungen drei Güterklassen mit 2, 1,5 und 1 Pf. Abgabe für 1 tkm wirklicher Ladung angenommen,

beim Kanal Bevergern—Hannover ebenfalls drei Klassen mit 1, 0,75 und 0,5 Pf./tkm Abgabe.

Bei den Verkehrsermittlungen und Ertragsberechnungen für die Wasserstraße Berlin—Hohensaathen, für die Wasserstraße Oder—Weichsel auf der Strecke von der Dragemündung bis Brahemünde und für die Kanalisierung der Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau sind die im Osten der Monarchie bestehenden vier Güterklassen beibehalten und die Abgaben bei den beiden erstgenannten Wasserstraßen zu 0,6 bezw. 0,5, 0,4, 0,3 Pf. für 1 tkm wirklicher Ladung, bei der kanalisierten Oder zu 4 bezw. 3, 2, 1 Pf. für 1 t wirklicher Ladung und jede Schleuse bemessen. Die auf der Oder einzuführende Abgabe beträgt, auf 1 tkm berechnet, etwa 0,63 bezw. 0,47, 0,32, 0,16 Pf. Floßholz auf der Oder—Weichsel-Wasserstraße und der dem alten Finow-Kanal verbleibende Verkehr sollen unverändert die bisher dafür festgesetzte Abgabe bezahlen.

Die niedrigeren Abgaben auf den östlichen Wasserstraßen passen sich dem dortigen Verkehrsbedürfnis an, sie entsprechen aber auch den daselbst gewählten kleineren Schiffsabmessungen und den geringeren kilometrischen Baukosten. Auf der Wasserstraße Berlin—Hohensaathen, die etwa die gleichen Abmessungen und die gleichen kilometrischen Baukosten aufweist wie der Kanal Bevergern—Hannover, wird bei Festsetzung der Abgaben auf das Wettbewerbsverhältnis Stettins mit Hamburg und Lübeck im Gebiet der märkischen Wasserstraßen und der Elbe billige Rücksicht zu nehmen sein.

Die geplanten Unternehmungen werden, ausschließlich des auf 500 000 *M* veranschlagten Wertes der für den Großschiffahrtweg Berlin—Stettin zu verwendenden fiskalischen Ländereien, eine Aufwendung von 334 575 000 *M* erfordern.

Hierzu treten noch die jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten mit insgesamt 3 305 100 *M*. Nach Abzug der von

den Beteiligten zu leistenden, unten näher zu bezeichnenden Beiträge verbleiben zu Lasten des Staates an Zinsen (3 vH), Tilgungsbeiträgen (1/2 vH.) und Unterhaltungskosten jährlich 7 942 475 ℳ, die aber nach Ablauf einer mehr oder weniger langen Übergangszeit fast vollständig durch Abgaben wieder eingebracht werden dürften. Nur für die Arbeiten an der schleusenfreien Netze, an der Warthe und an der Oder unterhalb Breslaus sind Rückeinnahmen nicht vorgesehen, so daß hier mit einer dauernden jährlichen Belastung des Staates von 312 835 ℳ gerechnet werden muß.

Die sämtlichen Bauausführungen sollen nur dann erfolgen, wenn die Beteiligten sich zu erheblichen Beitragsleistungen verpflichten. Einen baren Beitrag zu den Baukosten zahlt nur Bremen in Höhe von 6 600 000 ℳ für die Staubecken. Im übrigen sollen die Beiträge als Zubußen geleistet werden, wenn die jährlichen Einnahmen die Ausgaben nicht decken. Im einzelnen wird folgendes gefordert:

Bei dem Dortmund-Rhein-Kanal, einschließlich der Lippekanalisierung von Wesel bis Lippstadt, bei dem Kanal Bevergern—Hannover, einschließlich der Zweigkanäle und der Staubecken, sowie bei der Wasserstraße Berlin—Hohensaathen sollen die Beteiligten für den durch Schiffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen des betreffenden Unternehmens etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der alljährlich entstehenden gesamten Betriebs- und Unterhaltungskosten bis zu dem veranschlagten Betrage aufkommen, sowie anteilig für die 3prozentige Verzinsung von einem Drittel des veranschlagten Baukapitals der Hauptanlagen und von der Hälfte des veranschlagten Baukapitals der Zweigkanäle sowie für die Abschreibung dieser Anteile mit 1/2 vH. jährlich nebst den ersparten Zinsen aus eigenen Mitteln eintreten, soweit die laufenden Einnahmen des Unternehmens nach Abzug der wirklich entstandenen Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Tilgung des gesamten tatsächlich verausgabten Baukapitals mit zusammen 3 1/2 vH. nicht ausreichen. In ähnlicher Weise soll die Beteiligung der Interessenten bei dem Ausbau der Oder-Weichsel-Wasserstraße und bei der Kanalisierung der Oder von der Neißemündung bis Breslau geregelt werden. Bei dem Kanal Bevergern—Hannover, der Oder-Weichsel-Verbindung und der Kanalisierung der Oder von der Neißemündung bis Breslau ist die Bestimmung getroffen, daß der der Berechnung der aufzubringenden Zinsen des Baukapitals

zugrunde zu legende Zinsfuß während der ersten fünf Betriebsjahre auf 1 und während der nächstfolgenden fünf Betriebsjahre auf 2 vH. ermäßigt wird.

Derartige Verpflichtungen können der Natur der Sache nach nur von öffentlichen Verbänden, an erster Stelle also von den Provinzen, übernommen werden; bei der Aufbringung der auf Grund derselben zu zahlenden Beiträge werden demnächst die meistbeteiligten Kreise bezw. Kreisteile und in diesen die meistbeteiligten Gemeinden mit Vorausleistungen heranzuziehen sein, die wiederum die einzelnen Beteiligten nach Maßgabe ihres Nutzens vorab belasten.

Insgesamt beträgt die Inanspruchnahme der Beteiligten an jährlich zu gewährleistenden Einnahmen:

für Unterhaltungskosten . . .	3 238 500 *M*
„ Verzinsung und Tilgung . . .	3 834 250 „
zusammen . . .	7 072 750 *M*.

Die Finanzen des Staates werden noch in anderer Weise als durch Übernahme eines Teils der Bau- und Unterhaltungskosten, und zwar dadurch beeinflußt, daß der Güterverkehr, soweit ihn zur Zeit die Eisenbahnen allein bewältigen, zum Teil auf die neuen oder umgebauten Schiffahrtwege übergehen wird. Hierbei kommt wesentlich nur der Rhein-Weser-Kanal in Betracht.

Die Befürchtung eines hohen, bis zu 72 000 000 *M* jährlich geschätzten Roheinnahmeausfalls, dem ein Reineinnahmeverlust von 57 000 000 *M* entsprochen haben würde, hatte zu lebhaften Bedenken gegen die früheren, einen durchgehenden Rhein-Elbe-Kanal enthaltenden Kanalvorlagen Anlaß gegeben. Vor Einbringen der neuen Vorlage sind die früheren Berechnungen über den zu erwartenden Kanalverkehr und über die Höhe der für die Eisenbahnen daraus sich ergebenden Mindereinnahmen an der Hand der inzwischen weiter gesammelten Erfahrungen aufs neue geprüft worden. Diese Prüfung hat nach zwei Richtungen hin stattgefunden. Es ist nämlich erstens untersucht worden, welche Einbuße die Eisenbahnen tatsächlich dort gehabt haben, wo in neuerer Zeit leistungsfähige Wasserstraßen ausgebaut wurden. Dies sind der kanalisierte Main, der verbesserte Schiffahrtweg zwischen Schlesien und Berlin (Oder-Spree-Kanal und kanalisierte obere Oder), der Dortmund-Ems-Kanal und der Elbe-Trave-Kanal. Zweitens sind unter Berücksichtigung des Umstandes, daß der Rhein-Weser-Kanal jetzt bei Hannover

enden soll, die Verkehrsmengen, die von den Eisenbahnen auf den Kanal übergehen, anderweit berechnet worden. Hiernach stellt sich der Bruttoausfall bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen auf etwa 18 Millionen *M* und der Nettoausfall auf etwa 15 Millionen *M*. Die durch die Wasserstraßen zu befürchtenden Einnahmeausfälle werden demgemäß bei einer schon jetzt 1,4 Milliarden überschreitenden Betriebseinnahme nur in so beschränktem Maße einen abschwächenden Einfluß auf die gesamte Eisenbahn-Finanzwirtschaft ausüben, daß sie in der stetig aufsteigenden Linie der Eisenbahneinnahmen kaum bemerkbar sein werden. Jedenfalls kann bei der bis 1912 zu erwartenden Mehreinnahme der preußisch-hessischen Staatsbahnen ein derartiger vorübergehender Ausfall zu Bedenken keine Veranlassung geben. Dazu kommt, daß er hauptsächlich grobe Massengüter, insbesondere Kohlen, und vielfach solche Linien betreffen wird, deren Leistungsfähigkeit nur mit erhöhtem Kostenaufwande steigerungsfähig ist. Unter solchen Umständen wird man bei Ableitung des Massenverkehrs von der Eisenbahn auf den Wasserweg kaum von entgangenem Gewinn sprechen können.

Endlich ist anzunehmen, daß die billige Beförderung auf den Kanälen, dem zwischen den einzelnen Landesteilen bestehenden Austauschbedürfnis entsprechend, eine größere Zahl geringwertiger Artikel zum Versand bringen wird, deren Verfrachtung über längere Eisenbahnstrecken bisher unmöglich war. Es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß solche Güter von den Wasserstraßen auch seitwärts auf die Eisenbahnen übergehen und ihnen neuen Verkehr zubringen. Es ist ferner mit Grund anzunehmen, daß die Wasserstraße in allmählich steigendem Maße bestehende Industrien zu Erweiterungen veranlassen und neue in das Leben rufen wird, die dann ihre fruchtbringende Wirkung auf die anschließenden Eisenbahnen ausüben werden. Die Erfahrung hat gelehrt, daß überall da, wo leistungsfähige Schiffahrtstraßen das Land durchziehen, auch die von diesen ausgehenden Schienenwege eine günstige Entwicklung genommen haben. Es darf daher die Hoffnung gehegt werden, daß die geringfügige Unterbrechung in der Einnahmesteigerung, die zeitweilig mit dem neuen Kanalsystem verbunden sein wird, sich in absehbarer Zeit nicht nur ausgleichen, sondern in eine erhöhte Einnahmesteigerung verwandeln wird.

Die gesamte finanzielle Inanspruchnahme des Staates wird daher, weil die hauptsächlichsten Ausgaben ein werbendes

Kapital darstellen, voraussichtlich nur gering sein und sich, abgesehen von den Übergangsjahren bis zur vollen Entwicklung des Kanalverkehrs und der wieder eingetretenen Ergänzung der Einnahmesteigerung bei den Eisenbahnen, im wesentlichen auf die mäßigen Beträge beschränken, welche für die zu regulierenden Ströme aufzuwenden sind.

Allgemeine Bedeutung haben noch zwei Bestimmungen des Gesetzes, die kurz erwähnt werden mögen.

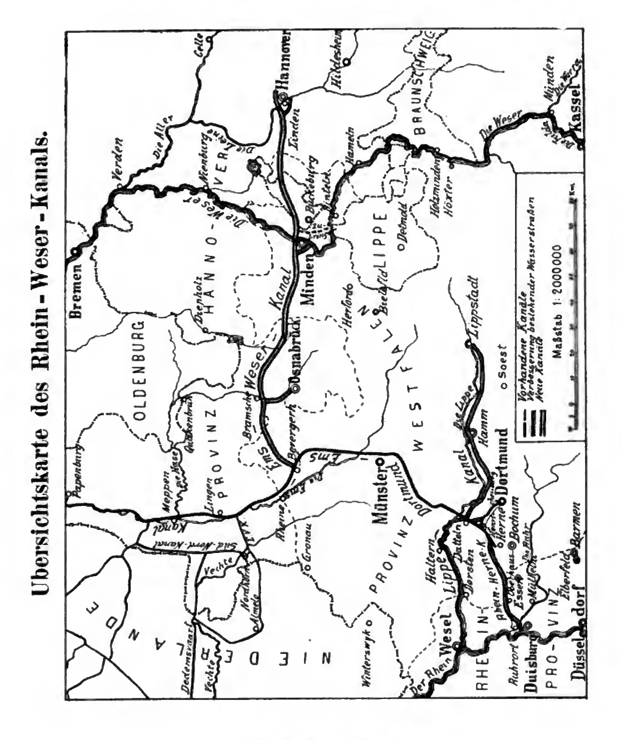
Der § 19 behandelt die Neueinführung von Schiffahrtabgaben auf regulierten Strömen. Er lautet:

„Auf den im Interesse der Schiffahrt regulierten Flüssen sind Schiffahrtabgaben zu erheben. Die Abgaben sind so zu bemessen, daß ihr Ertrag eine angemessene Verzinsung und Tilgung derjenigen Aufwendungen ermöglicht, die der Staat zur Verbesserung oder Vertiefung jedes dieser Flüsse über das natürliche Maß hinaus im Interesse der Schiffahrt gemacht hat. Die Erhebung dieser Abgaben hat spätestens mit Inbetriebsetzung des Rhein-Weser-Kanals oder eines Teiles desselben zu beginnen."

Erörterungen über diese Maßregel dürften an dieser Stelle umsoweniger am Platze sein, als demnächst Verhandlungen zwischen den beteiligten Staaten angeknüpft werden müssen und die regierungsseitig abgegebenen Erklärungen keinen Zweifel darüber lassen, daß die zu erhebenden Abgaben nur in solcher Höhe festgesetzt werden sollen, daß die Schiffahrt sie zu tragen vermag. Im übrigen werden einige in wirtschaftpolitischer Beziehung wünschenswerte Maßregeln zugunsten der deutschen Landwirtschaft durchgeführt werden können, ohne die sonstige heimische Gütererzeugung zu erschweren, und die Geneigtheit des Landtages, für Wasserbauten größere Mittel bereitzustellen, wird entschieden durch die Einführung von Abgaben günstig beeinflußt werden.

Nach § 17 des Gesetzes soll ein aus Kommissarien der Regierung und Vertretern der verschiedenen in Betracht kommenden Interessenten bestehender Wasserstraßenbeirat gebildet werden. Der Vorsitzende und sein Stellvertreter werden vom König ernannt. Das Nähere wird durch Königliche Verordnung geregelt. Mit der Schaffung eines etwa dem Landeseisenbahnrat entsprechenden Wasserstraßenbeirats wird vielen in dieser Richtung geäußerten Wünschen der Schiffahrttreibenden entsprochen.

Im einzelnen möge zu den in dem Wasserstraßengesetz vereinigten Kanal- und Flußbauten noch folgendes bemerkt werden:



1. *Rhein-Weser-Kanal.*

Der Rhein-Weser-Kanal gliedert sich in vier Hauptteile:

a) Rhein-Herne-Kanal einschließlich des Lippe-Seitenkanals Datteln-Hamm,

b) Ergänzungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal,

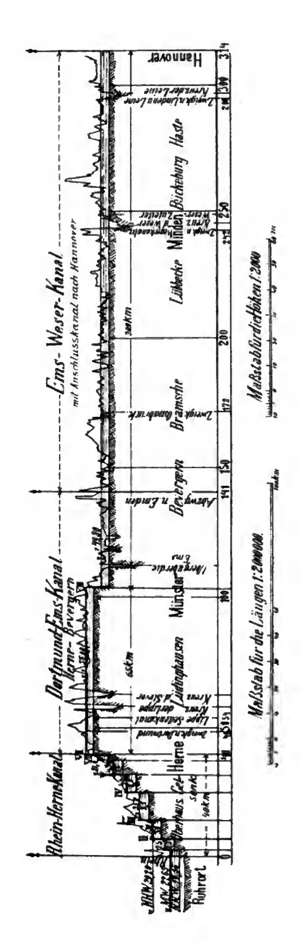
c) Ems-Weser-Kanal mit Anschlußkanal nach Hannover,
d) Lippe-Kanal von Wesel bis Datteln und von Hamm bis Lippstadt.

a) Rhein-Herne-Kanal.

Der westlichste Teil des Rhein-Weser-Kanals, der Rhein-Herne-Kanal, einschließlich des auch als Speisewasserzubringer dienenden Lippe-Seitenkanals Datteln—Hamm, wird voraussichtlich die in der Übersichtskarte auf S. 2 angegebene Lage erhalten, jedoch ist genehmigt, daß der Ausgangspunkt am Rhein nicht nur in der Gegend von Ruhrort, sondern auch an einem beliebigen nördlicher gelegenen Punkte, nötigenfalls bis Wesel hin, gewählt werden kann. Der Grund hierzu liegt hauptsächlich in dem Wunsche, die Kanalbauverwaltung unabhängig von der Bodenspekulation zu machen, wenn diese durch vorzeitige Landankäufe die Grundstückpreise ungebührlich in die Höhe treiben und dadurch die Ausführung des Kanals in einer der bisher beabsichtigten Linien erschweren oder unmöglich machen sollte. In der Tat wird die erwähnte Gesetzesbestimmung in zwei Richtungen günstig wirken, erstens, indem sie eine ungesunde, bei der Unsicherheit der endgültigen Linie völlig in der Luft schwebende Spekulation einzudämmen, und zweitens, indem sie die vom Staat und den Verpflichtungsverbänden zu verzinsenden Baukosten zu ermäßigen vermag.

Nach der vorläufig angenommenen Linie beginnt der Kanal in der Gegend von Ruhrort am Rhein, steigt allmählich mittels sieben Schleusen über Oberhausen, Carnap und Crange im Emschertal in die Höhe und endet bei Herne an dem vorhandenen Dortmund-Ems-Kanal. Auf rd. 40 km Länge wird ein Gefälle von 33,5 m überwunden und damit die auf + 56 m N. N. liegende westliche Scheitelhaltung des Rhein-Weser-Kanals erreicht. Die Hauptabmessungen der freien Strecke sind eigentlich dieselben wie die des Dortmund-Ems-Kanals, nämlich 30 m Breite im Wasserspiegel, 18 m in der Sohle, 2,5 m Tiefe, jedoch ist mit Rücksicht auf durch Bodensenkungen zu erwartende Ungleichmäßigkeiten die Tiefe auf durchschnittlich 3,5 m und dementsprechend auch die Wasserspiegelbreite erhöht. Die genaue Form wird noch festgestellt. Zur Bewältigung des starken Verkehrs sind doppelte Schleusen angeordnet; die Breite in Haupt und Kammer beträgt 9,6 m, die Drempeltiefe 3 m, die nutzbare

Längenschnitt des Rhein-Weser-Kanals.



Länge in der einen Schleuse ist 67 m, in der anderen 95 m. In der letzteren findet neben dem Lastschiff von 65 m Länge, 8 m Breite und 1,75 m Tiefgang noch ein kleiner Schleppdampfer Platz; die Anlage von 165 m langen Schleppzugschleusen ist vorbehalten. Die gewöhnliche Tragfähigkeit der Kanalkähne wird zu 600 t angenommen. Die Brücken erhalten mit Rücksicht auf eine etwaige spätere Verbreiterung des Kanals etwa 50 m lichte Weite und überspannen den Kanal in 5 m Höhe über dem Wasserspiegel frei ohne Zwischenpfeiler.

Der Lippe-Seitenkanal Datteln—Hamm bildete bereits einen Bestandteil der Kanalvorlage vom Jahre 1894. Er war damals neben seiner wirtschaftlichen Bedeutung als Verkehrszubringer vor allem deshalb ins Auge gefaßt, weil er dem Dortmund-Ems-Kanal Speisewasser aus der Lippe mit natürlichem Gefälle zuführen und dadurch das jetzt bestehende Pumpwerk bei Olfen überflüssig machen sollte. Die wirtschaftliche Bedeutung der Strecke Datteln—Hamm ist inzwischen wesentlich gestiegen, nachdem eine Reihe von Zechen in dem vom Kanal berührten Gelände angelegt sind. Auch nach Erbauung des Pumpwerks bei Olfen ist es von großer Bedeutung, daß der Scheitelhaltung des Kanals vom Rhein nach Hannover Speisewasser mit natürlichem Gefälle zugeführt wird. Zu dem Zwecke war in den Kanalvorlagen von 1899 und 1901 ein besonderer Speisegraben von der Ruhr nach dem Dortmund-Ems- und dem Dortmund-Rhein-Kanal vorgesehen. Die Anlage des Lippe-Seitenkanals Datteln—Hamm macht es überflüssig, die verhältnismäßig hohen Kosten für den Ruhrzubringer zu verwenden. Die Abmessungen des Lippe-Seitenkanals, der bis Hamm ohne Schleuse in der Höhe der Scheitelstrecke des Dortmund-Ems-Kanals + 56,00 geführt wird, sind diejenigen des Dortmund-Ems-Kanals.

Mehrfach wurde es bei den Kanalberatungen als zweckmäßig bezeichnet, daß der Rhein-Herne-Kanal mit Rücksicht auf viele der größeren Rheinkähne und auf möglichste Entlastung der Eisenbahnen im Ruhrgebiet für 1000-t-Schiffe (statt 600-t-Schiffe) ausgebaut werden möchte. Eine Bestimmung darüber wurde nicht getroffen; der Minister der öffentlichen Arbeiten sagte jedoch Prüfung der Frage zu.

Für Landankäufe am Rhein-Herne-Kanal über den notwendigen Bedarf sind 6 000 000 ℳ vorgesehen. Der Zweck dieser Landankäufe besteht in der Ermöglichung, den Staat und die Garantieverbände an der durch den Kanal hervorgerufenen

Wertsteigerung des Geländes teilnehmen zu lassen, Lagerhäusern, Fabriken, Werften und ähnlichen industriellen Werken, die für die Verkehrsbelebung des Kanals von Nutzen sind, Land zur Verfügung zu stellen und zugleich der übermäßigen Preissteigerung in der Nähe der Wasserstraße, welche die wirtschaftliche Entwicklung und den Kanalverkehr hemmen könnte, zu begegnen Dem Staate kann nach § 16 des Wasserstraßengesetzes durch Königliche Verordnung am Rhein-Weser-Kanal, am Lippe-Kanal und allen Nebenanlagen das Recht zur Enteignung der entsprechenden Grundstücke verliehen werden. Von dem Enteignungsrecht ist indes spätestens bis zum 1. Juli 1909 Gebrauch zu machen. Auch darf es zu beiden Seiten des Kanals nicht über eine Entfernung von einem Kilometer von der Kanalmittellinie ausgedehnt werden. Welch großen Wert diese Bestimmung für die Erleichterung auch des zum eigentlichen Bau erforderlichen Grunderwerbs hat, kann jeder leicht ermessen, der einmal Grunderwerbsverhandlungen zu Bauzwecken zu führen hatte.

Der Bau des Rhein-Herne-Kanals wird ein sehr schwieriger werden, da er durch dicht bebautes, von vielen Eisenbahnen und Straßen durchzogenes Gelände führt, das außerdem in seiner ganzen Erstreckung wegen des darunter befindlichen Kohlenbergbaues in ständigem, unregelmäßigem Sinken begriffen ist. Dadurch erklären sich auch die außerordentlich hohen Baukosten des rd. 40 km langen Rhein-Herne-Kanals, die einschließlich aller Nebenkosten zu 58 600 000 ℳ oder zu rd. 1 465 000 ℳ für ein Kilometer veranschlagt sind. Der 36,6 km lange Lippe-Seitenkanal Datteln—Hamm erfordert 15 900 000 ℳ oder rd 434 000 ℳ für ein Kilometer.

b) Ergänzungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal.

Die Ergänzungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal bestehen in der Anlage einer 1,8 km langen Schleusentreppe oder eines zweiten Hebewerks zum Dortmunder Zweigkanal neben dem Hebewerk bei Henrichenburg und in der Erweiterung der Schleusenanlage zu Münster. Die Gesamtkosten der Ergänzungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal belaufen sich auf 6 150 000 ℳ.

c) Ems-Weser-Kanal mit Anschlußkanal nach Hannover.

Die Linienführung des Kanals von Bevergern am Dortmund-Ems-Kanal nach Hannover ist durch die Höhenlage des Geländes und durch die Notwendigkeit bedingt, nicht nur den Kanal Bevergern—Hannover, sondern auch zeit- und teilweise den Dortmund-Ems- und den Rhein-Herne-Kanal mit Weserwasser zu speisen. Er zweigt von dem Dortmund-Ems-Kanal bei dem 141 km von Ruhrort entfernten Orte Bevergern ab und geht in immer gleicher Höhenlage von + 49,8 m N. N. über Bramsche und Minden nach Hannover. Die Länge des Hauptkanals von Bevergern bis Hannover beträgt 173,2 km, diejenige der Haltung Münster—Hannover 209 km Drei Zweigkanäle von insgesamt 30,5 km Länge sind nach Osnabrück, Minden und Linden vorgesehen. Die Abmessungen der Hauptlinie sind die des Dortmund-Ems-Kanals; der Zweigkanal nach Osnabrück wird indes einschiffig ausgeführt. Die nur in den Zweigkanälen vorkommenden Schleusen sollen zunächst einfach und ebenfalls mit 67 m nutzbarer Länge, 8,6 m Breite und 3 m Drempeltiefe angelegt werden. Die Speisung erfolgt in der Hauptsache aus der Weser. Das Speisewasser soll dem Strome bei Rinteln entnommen und durch einen 21,6 km langen, zum Teil im Tunnel liegenden Zuleitungsgraben dem Rhein-Weser-Kanal westlich von Bückeburg zugeführt werden. Um den durch diese Entnahme gesenkten Wasserstand der Weser im Interesse der Schiffahrt und der anliegenden Ländereien wieder zu heben, war früher beabsichtigt, den Fluß von der Entnahmestelle bezw. von der etwas oberhalb belegenen Stadt Hameln ab bis Bremen zu kanalisieren. Dadurch würde zwischen Bremen und dem früher geplanten durchgehenden Rhein-Elbe-Kanal ein stets vollschiffig zu befahrender Wasserweg von gleicher Leistungsfähigkeit geschaffen sein, wie der Kanal selbst besessen haben würde. Diesem Nutzen entsprechend hatte Bremen sich bereit erklärt, die rd. 43 000 000 *M* betragenden Baukosten für die Kanalisierung der Weser von Bremen bis Minden zu übernehmen, während auf Preußen 19 751 000 *M* entfielen, welche die Kanalisierung der Strecke Minden—Hameln erforderte. Nachdem indes der Staat Bremen mit Rücksicht darauf, daß für ihn ein nur bis Hannover durchgeführter Kanal einen erheblich geringeren wirtschaftlichen Wert besitzt, es abgelehnt hat, die Kosten der Weserkanalisierung von

Bremen bis Minden weiter zu übernehmen, mußte darauf gesonnen werden, der Weser bei Niedrigwasser einen anderweiten Ersatz für das zu entnehmende Speisewasser zu verschaffen. Diese Möglichkeit bot sich in der Anlage von großen Talsperren im oberen Quellgebiet der Weser, insbesondere an der Eder und Diemel.

Nach den bisher vorgenommenen, aber noch nicht abgeschlossenen Untersuchungen lassen sich allein in einem bei Hemfurt an der Eder anzulegenden Staubecken 170 000 000 cbm aufspeichern.

Demgegenüber berechnet sich der Bedarf an Speisewasser in folgender Weise: Der nicht kanalisierten Weser kann ohne Schädigung der vorhandenen Schiffahrt und der anliegenden Ländereien Speisewasser ohne weiteres entnommen werden, wenn unterhalb der Entnahmestelle eine Fahrtiefe von wenigstens 1,50 m vorhanden ist, wobei die Wasserführung der Weser etwa 65 cbm beträgt. Während der übrigen Zeit muß für die zu entnehmenden Wassermengen Ersatz beschafft werden. Im ungünstigsten Jahre — als dieses ist während des letzten Vierteljahrhunderts unter den obwaltenden Verhältnissen das Jahr 1893 zu betrachten — müssen als Ersatz 75 000 000 cbm Zuschußwasser gegeben werden können. Der Raum des großen Staubeckens im oberen Edergebiet reicht also selbst unter Berücksichtigung etwaiger Verluste vollkommen aus; es kann sogar der Weser erheblich mehr Wasser zugeführt werden, als ihr bei Rinteln entzogen wird; seine Baukosten sind bei günstigen örtlichen Verhältnissen zu 12 700 000 *M* veranschlagt.

Die für die Kanalisierung von Minden bis Hameln notwendigen Baukosten in Höhe von 19 751 000 *M* decken mithin nicht nur die Ausgaben für das große Staubecken, sondern gestatten auch noch, eine zweite kleinere Talsperre im oberen Eder- oder im Diemelgebiet anzulegen und im Weserlauf unterhalb Hameln einige Verbesserungen vorzunehmen, um auch ohne Kanalisierung die mit ihr verbundenen wirtschaftlichen Vorteile möglichst vollständig zu erreichen.

Abgesehen von der Möglichkeit der Speisewasserbeschaffung für den Kanal bieten hinreichend große Staubecken noch erheblichen Nutzen für die Anwohner des Eder- und Wesergebietes. Nach eingehenden Untersuchungen kann, ohne den Zweck des Kanals zu schädigen, der Betriebsplan der Becken so eingerichtet

werden, daß die schädlichen Hochwassermengen der Eder in großem Umfange zurückgehalten und nachteilige Überschwemmungen im Edergebiet sowohl im Winter wie im Sommer voraussichtlich vollständig verhütet werden können. Auch die Hochfluten der Fulda und Weser werden eine Abschwächung erfahren, die die von ihnen ausgehenden Gefahren wesentlich herabsetzt.

Einen ferneren Nutzen werden Sammelbecken an den in Aussicht genommenen Stellen dadurch gewähren, daß an ihrer Ausflußstelle bedeutende Wasserkräfte gewonnen werden.

Endlich wird durch die regelmäßige Zuführung von Speisewasser in trockenen Zeiten der Niedrigwasserstand der Weser in ihrem ganzen Laufe unterhalb Münden beträchtlich erhöht werden, was sowohl einem Wunsche der landwirtschaftlichen Anlieger als auch einem dringenden Bedürfnis der Weserschiffahrt entspricht. Da mit den verfügbaren Mitteln erheblich mehr Wasser aufgespeichert und abgegeben werden kann, als zur Speisung des Kanals notwendig ist, so wird auch unterhalb der Entnahmestelle des Kanalspeisewassers bei Rinteln eine beträchtliche Erhöhung des Niedrigwasserstandes der Weser stattfinden. Dadurch werden die Schiffahrtverhältnisse so verbessert, daß die mit der früher geplanten Kanalisierung beabsichtigten Verkehrsvorteile ebenfalls voll erreicht werden, wenn man berücksichtigt, daß die Schiffahrt nunmehr die hohen Bau- und Unterhaltungskosten der Kanalisierung nicht aufzubringen braucht. In Würdigung dieses Umstandes hat sich denn auch Bremen bereit erklärt, zu den Kosten der Stauweiheranlagen 6 600 000 ℳ, nötigenfalls sogar 10 000 000 ℳ beizutragen. So wird es denn möglich sein, an geeigneten Stellen nicht nur im Eder- sondern auch im Diemel- und sonstigen Zuflußgebiet der Weser große Talsperren anzulegen, selbst wenn das größte und verhältnismäßig billigste Staubecken bei Hemfurt sich bei weiterer geologischer Untersuchung als ungeeignet erweisen sollte.

Die Baukosten des Ems-Weser-Kanals mit Anschlußkanal nach Hannover sind zu 120 500 000 ℳ veranschlagt. Dafür sollen außer den Stauweihern 173,2 km Haupt- und 30,5 km teils ein-, teils zweischiffige Zweigkanäle angelegt werden. Auf einen Kilometer Kanal entfallen daher nach Abzug der Kosten für die Stauweiher rd. 495 000 ℳ.

d) Lippekanal von Wesel bis Datteln und von Hamm bis Lippstadt.

Eine der wichtigsten Änderungen, die der Rhein-Weser-Kanal in den Beratungen des Abgeordnetenhauses erfahren hat, ist die Einfügung der Lippekanalisierung oder von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt. Die Regierungsvorlage hielt diese Kanalstrecken nicht für dringlich, aber in Zukunft bei weiterer Entwicklung des nördlichen Industriegebietsteiles für zweckmäßig. Nach der Bestimmung des § 2 unter B muß, die Übernahme der Verpflichtungen durch die Beteiligten vorausgesetzt, mit dem Bau spätetens ein Jahr nach der Inbetriebnahme des Rhein-Herne-Kanals begonnen werden Die Abmessungen der kanalisierten Lippe sind ebenfalls für 600-t-Schiffe bemessen, jedoch soll die Strecke Hamm—Lippstadt nur einschiffig hergestellt werden. Die Kosten belaufen sich auf 44 600 000 *M* oder bei einer Länge von 102,1 km auf 437 000 *M* für 1 km.

Die Bauzeit des ganzen Rhein-Weser-Kanals einschließlich der Lippekanalisierung kann auf etwa 12 Jahre veranschlagt werden.

Auf den ganzen Rhein-Weser-Kanal bezieht sich eine sehr wichtige, von dem Abgeordnetenhause in das Gesetz aufgenommene Bestimmung über die Einführung eines staatlichen Schleppmonopols.

§ 18 schreibt darüber vor:

„Auf dem Kanale vom Rhein zur Weser, auf dem Anschlusse nach Hannover, auf dem Lippe-Kanal und auf den Zweigkanälen dieser Schiffartstraßen ist ein einheitlicher staatlicher Schleppbetrieb einzurichten. Privaten ist auf diesen Schiffahrtstraßen die mechanische Schlepperei untersagt. Zum Befahren dieser Schiffahrtstraßen durch Schiffe mit eigener Kraft bedarf es besonderer Genehmigung.

Die näheren Bestimmungen über die Einrichtung des Schleppmonopols und die Bewilligung der erforderlichen Geldmittel werden einem besonderen Gesetze vorbehalten."

Mit der Einführung des Schleppmonopols ist der Landtag einem Gedanken der Staatsregierung gefolgt, hat ihn sogar überholt, denn die Erwägungen über einen staatlichen Schleppbetrieb waren zwar bereits durch Versuche und Berechnungen weit ge-

fördert, als die Regierungsvorlage eingebracht wurde, aber doch noch nicht zu einem reifen Abschluß gebracht. Das Abgeordnetenhaus wurde bei seiner weitergehenden Entschließung indes nicht nur von technischen, sondern auch von anderen Erwägungen geleitet, welche die Einfügung des staatlichen Schleppmonopols aus wirtschaftlichen Gründen und zum Zustandekommen der Kanalvorlage verlangten. Damit ist zwar die Frage, ob Schleppdampfer oder elektrische Lokomotiven den Zug ausüben sollen, nicht entschieden, aber dem Gedanken des Schleppmonopols würde doch ein einheitlicher elektrischer Betrieb am besten entsprechen. Glücklicherweise haben nun die von den Siemens-Schuckert-Werken ausgeführten, in erster Linie von der Teltow-Kanalbau-Verwaltung, zum Teil aber auch von dem Minister der öffentlichen Arbeiten veranlaßten Versuche mit dem elektrischen Schiffszug, System Köttgen, inzwischen zu so zuverlässigen und wenigstens in technischer Beziehung günstigen Ergebnissen geführt, daß der Aufnahme des § 18 in das Gesetz wesentliche technische Bedenken nicht mehr entgegenstanden. Auch in wirtschaftlicher Beziehung führt der von den Siemens-Schuckert-Werken im staatlichen Auftrage ausgearbeitete Schleppbetriebsentwurf für den Rhein-Weser-Kanal zu Ergebnissen, die mäßige Schleppkosten und weitgehende sonstige Vorteile für schnelle geregelte Abwicklung des Verkehrs, häufige Ausnutzung des Kahnraumes, hohe Leistungsfähigkeit der Kanalanlagen und Schonung der Uferböschungen versprechen. Auch die von der Mehrheit des Landtages von dem Schleppmonopol erwartete Unterstützung der allgemeinen staatlichen Wirtschaftspolitik wird sich in angemessenen Grenzen erreichen lassen, ohne daß die Hauptzwecke des Rhein-Weser-Kanals: Unterstützung des heimischen Erwerbslebens durch billige Verkehrsgelegenheit und Entlastung der Eisenbahnen im Ruhrgebiet vereitelt zu werden brauchen.

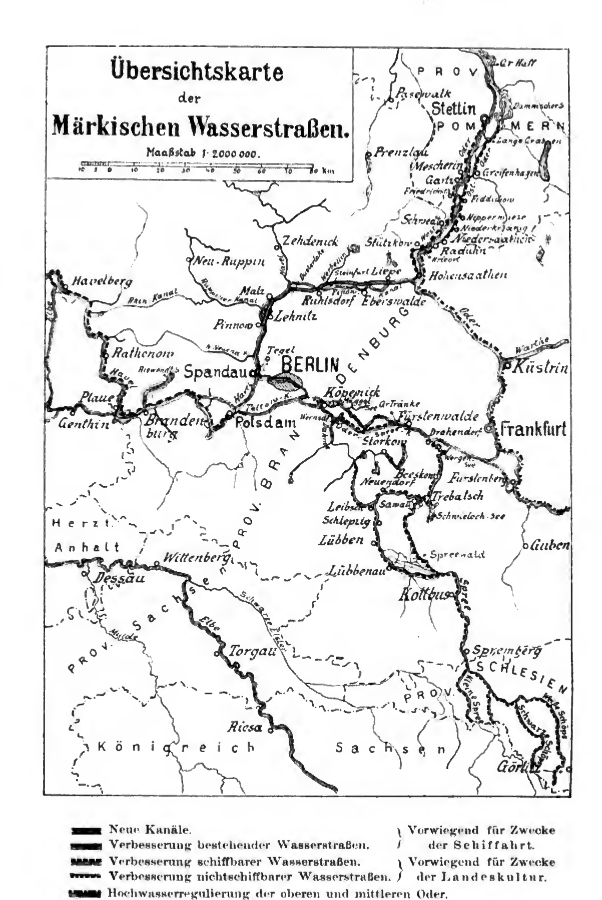
Der Landtag hat endlich in Verbindung mit der Beratung über den Rhein-Weser-Kanal durch Resolutionen eine Verbesserung des Fahrwassers der unteren Ems, die Anlage von Schleppzugschleusen auf der Strecke des Dortmund-Ems-Kanals von Bevergern bis zur Ems sowie erneute Prüfung und gegebenenfalls den Bau von Zweigkanälen nach Hildesheim und Peine empfohlen.

2. *Großschiffahrtweg Berlin—Stettin.*

Durch den Großschiffahrtweg Berlin — Stettin soll eine Wasserstraße zwischen Berlin und Hohensaathen für Schiffe von 600 t Tragfähigkeit hergestellt werden. Dieses Unternehmen verfolgt den Zweck, die bedrohte Wettbewerbsfähigkeit Stettins gegenüber Hamburg und Lübeck in der Provinz Brandenburg und im Elbegebiet zu erhöhen. Hamburg ist durch die Erbauung des Kaiser Wilhelm-Kanals, die Verbesserung der Elbe und der Märkischen Wasserstraßen — besonders durch den Bau des Oder-Spree-Kanals — zu immer größerer Handelsbedeutung in denjenigen Landesteilen gelangt, die nach ihrer geographischen Lage auf Stettin als Seehafen angewiesen erscheinen, und Lübeck ist nach der Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals in der Lage, fast unter ebenso günstigen Bedingungen wie Hamburg auf den von diesem und Stettin umstrittenen Märkten aufzutreten. Namentlich in dem Verkehr Mitteldeutschlands mit den Ostseeländern wird Lübeck Stettin erheblichen Abbruch tun können, wenn diese Stadt nicht durch gleichwertige Wasserwege mit dem Hinterlande in Verbindung gesetzt wird.

Die Frage, ob eine von Berlin nach Osten führende Richtung (Ostlinie) für die Großschiffahrt zu wählen oder ob der bisherige Weg über die Havel und den Finow-Kanal (Westlinie) im wesentlichen beizubehalten sei, ist zugunsten der Westlinie entschieden. Hauptsächlich gaben die fast doppelt so hohen Baukosten der ersteren den Ausschlag, daneben aber auch bauliche Schwierigkeiten und eine verlängerte Bauzeit.

Eine einfache Erweiterung des vorhandenen Kanals erwies sich als nicht durchführbar; der Großschiffahrtweg mußte teilweise ganz neu geschaffen werden. Er beginnt in der nächsten Nähe von Berlin mit zwei Wegen: der eine von Berlin über Spandau, wo eine Schleuse für große Abmessungen angelegt werden soll, der andere über Plötzensee, wo die vorhandenen Schleusen ebenfalls umgebaut werden müssen, zum Tegeler See. Von hier bezw. von Spandau wird zunächst die Havel benutzt, unterhalb Pinnow aber die alte Straße verlassen und bis oberhalb der Malzer Schleuse ein neuer Weg hergestellt, welcher zunächst bis in die Nähe von Lehnitz die Havel verfolgt und dann über den Lehnitz-See nach der alten Wasserstraße oberhalb der Malzer Schleuse führt. Oranienburg wird bei Lehnitz durch eine Schleuse mit Finow-



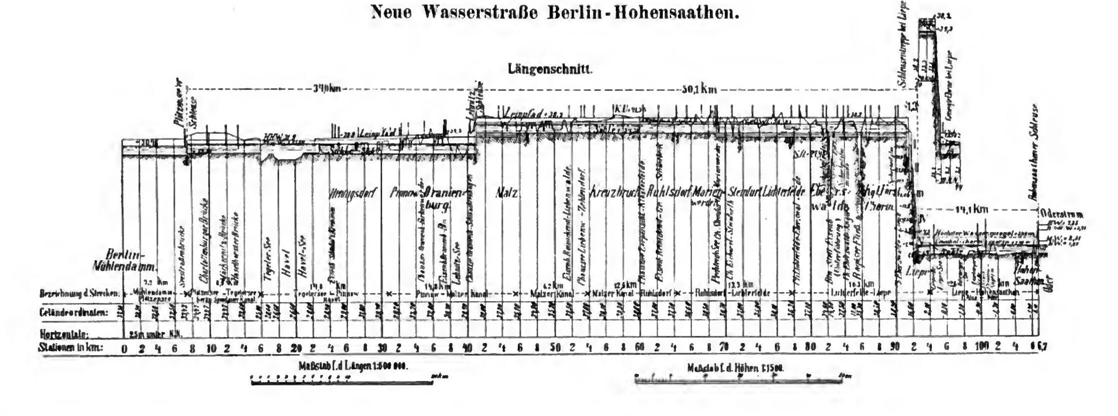
Neue Kanäle.
Verbesserung bestehender Wasserstraßen.
} Vorwiegend für Zwecke der Schiffahrt.

Verbesserung schiffbarer Wasserstraßen.
Verbesserung nichtschiffbarer Wasserstraßen.
} Vorwiegend für Zwecke der Landeskultur.

Hochwasserregulierung der oberen und mittleren Oder.

Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin.

Neue Wasserstraße Berlin-Hohensaathen.



maß angeschlossen. Nachdem auf 6,2 km Länge der alte Malzer Kanal verfolgt ist, wendet die Linie sich von Dusterlake östlich nach Ruhlsdorf, kreuzt den Finow-Kanal an der Einmündung des Werbellin-Kanals in gleicher Höhe und geht unter Vermeidung der zahlreichen Schleusen des vorhandenen Wasserweges nach kurzer Benutzung des Werbellin-Kanals in neu gegrabenem Bette nördlich von Steinfurth und Eberswalde nach Liepe. Hier erfolgt der noch zu besprechende Abstieg zur alten Oder. Bei Hohensaathen wird zur Verbindung mit der Stromoder eine neue große Schleuse gebaut. Die Länge der Schiffahrtstraße bis Hohensaathen beträgt vom Mühlendamm ab 106,7, von der Plötzenseer Schleuse ab 99,5 km. Von Berlin führen zwei Schleusen auf die 50 km lange auf + 36,85 bis 37,35 N. N. liegende Scheitelhaltung. Von hier bis zu der nur zeitweise in Benutzung tretenden Hohensaathener Schleuse an der Oder befindet sich nur noch ein Gefällwechsel von etwa 36 m Höhe, der durch eine geneigte Ebene oder ein Hebewerk oder eine Schleusentreppe und eine zweite daneben liegende fünfstufige Schleusentreppe vermittelt werden soll. Für etwaige, bei einem Hebewerk vielleicht nicht vermeidbare Betriebsstörungen bildet die Schleusentreppe einen sehr erwünschten Sicherheitsersatz. Die Kanalabmessungen sind bei 18,5 m Sohlen- und 32,35 m Wasserspiegelbreite sowie bei 2,05 bis 2,55 m (in der Mitte) Tiefe fast dieselben wie beim Rhein-Weser-Kanal. Die etwas andere Form wird durch den leichten Sandboden, der unter Wasser flache Böschungen verlangt, bedingt. Die Speisung der Scheitelhaltung erfolgt wie beim Finow-Kanal durch den Zehdenick-Liebenwalder-Kanal aus der Havel. Erforderlichenfalls soll zu gleichem Zweck noch ein Pumpwerk an der Lehnitzschleuse angelegt werden. Die Schleusen erhalten im allgemeinen, wie beim Rhein-Weser-Kanal, 67 m nutzbare Länge, 3 m Drempeltiefe und 9,6 m Breite zur Aufnahme von einem großen 600-t-Schiff oder zwei nebeneinander liegenden Finow-Kähnen. Die Lehnitzschleuse bietet bei 85 m Länge Platz für 4 Finow-Kähne. Das Hebewerk wird wie der ganze Kanal für 600-t-Schiffe eingerichtet. Die Brücken erhalten 40 m Lichtweite bei 4 m Höhe über dem Wasserspiegel.

Die Baukosten sind zu 43,5 Millionen *M*, einschließlich 500 000 *M* im Gesetzentwurf nicht geforderter Entschädigungen für staatseigene Grundstücke, oder zu rund 435 000 *M*/km veranschlagt, die Unterhaltungskosten, einschließlich derjenigen

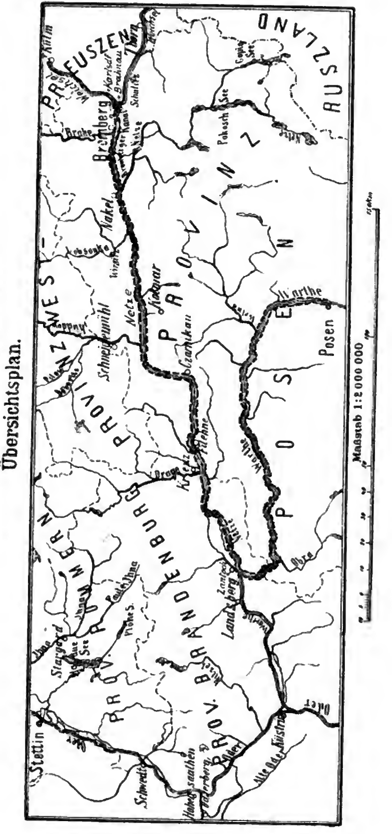
für den bestehen bleibenden Teil des Finow-Kanals zu 655 000 *M*. 42,5 km fallen mit der bestehenden Wasserstraße zusammen, 57 km werden ganz neu hergestellt. Die Bauzeit ist einschließlich der Entwurfbearbeitung auf fünf Jahre geschätzt. Neben dem Schiffahrtverkehr wird auch die Landeskultur durch passende Höhenlage des Kanalwasserspiegels und durch Verlängerung des Hohensaathener Oderbruch-Entwässerungskanals nebst Deich um 8 km von Crieort bis Schwedt gefördert werden.

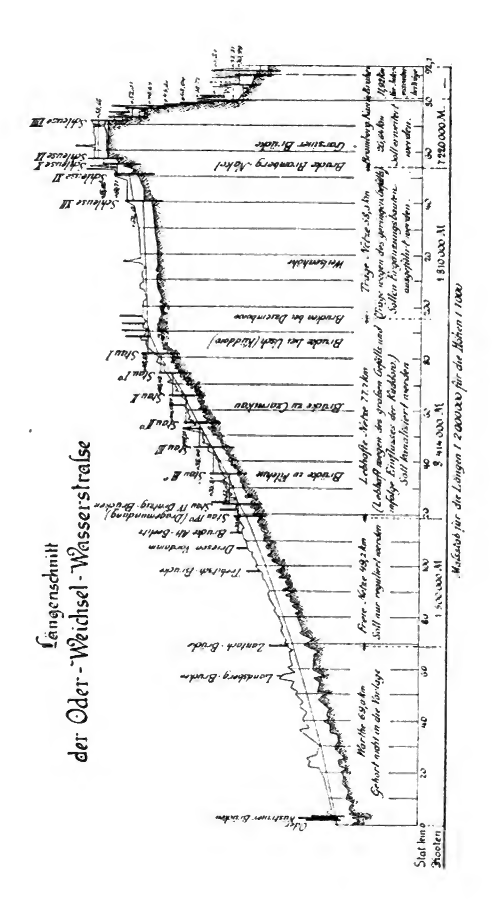
3*a*. *Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel.*

Um ostwärts der Oder den ungehinderten Verkehr von Schiffen mit 400 t Tragfähigkeit zu ermöglichen, soll die durch die Warthe, Netze, den Bromberger Kanal und die Brahe gebildete Verbindung zwischen der Oder und Weichsel umgebaut werden. Die Fahrwasserverhältnisse der Weichsel gestatten bereits den Verkehr von 400-t-Schiffen bis Danzig, wenn auch nicht stets mit voller Ladung. Die erforderlichen Anlagen sollen so eingerichtet werden, daß sie auch sehr wesentliche Landeskulturzwecke erfüllen, hauptsächlich durch Hebung des Grundwassers und Bewässerung im Netzetal, sowie durch Entwässerung an der Scheitelhaltung des Bromberger Kanals. Eingeleitet sind diese Arbeiten bereits durch die Anlage von vier Schleusen in der „lebhaften" Netze und die Ausführung von Durchstichen und Baggerungen. Über die neugeplanten Bauausführungen sei folgendes bemerkt. Die noch notwendigen Arbeiten auf der unteren Warthe bis zur Netzemündung sollen aus laufenden Mitteln bestritten werden; von da bis zur Dragemündung sind auf 50 km Länge nur geringe Baggerungen und Begradigungen erforderlich. Auf der 78 km langen „lebhaften" Netze bis zur Küddowmündung sollen außer umfangreichen Nebenarbeiten zwei der vorhandenen Staue erhöht und vier neu eingebaut werden. Auf der 58 km langen „trägen" Netze bis zum Unterwasser der Schleuse X müssen zwei vorhandene Schleusen umgebaut, sowie außerdem Begradigungen und Erweiterungen vorgenommen werden. Der 27 km lange Bromberger Kanal ist in erheblichem Maße umzubauen: neue Schleusen sind anzulegen, die Scheitelhaltung ist zu senken und der Kanalquerschnitt zu vergrößern. Auf der 12 km langen unteren Brahe sind hauptsächlich die beiden Wehre bei Brahnau und Karlsdorf, sowie die Schleusen bei Bromberg

Wasserstraße Oder-Weichsel.

Übersichtsplan.




Längenschnitt
der Oder-Weichsel-Wasserstraße
Oder
Küstriner Brücken
Landsberg Brücken
Zantoch Brücke
Trebitsch Brücke
Driesen Vordamm
Brücke Alt-Beelitz
Stau IVa (Dragemündung)
Stau IV Dratzig Brücken
Stau IIIa
Stau III
Stau IIa
Stau II
Stau Ia
Stau I
Brücke zu Filehne
Brücke zu Czarnikau
Brücke bei Usch (Küddow)
Brücken bei Dziembowo
Weissenhöhe
Schleuse II
Schleuse II
Schleuse I
Schleuse II
Schleuse III
Brücke Bromberg Nakel
Gorsiner Brücke
Warthe 69,0 km
Gehört nicht in die Vorlage
Freie Netze 49,2 km
Soll nur reguliert werden
Lebhafte Netze 77,7 km
(Lebhaft wegen des großen Gefälls und infolge Einflusses der Küddow.)
Soll kanalisiert werden
Träge Netze 58,3 km
(Träge wegen des geringen Gefälls)
Sollen Ergänzungsbauten ausgeführt werden.
Bromberg Kanal
26,64 km
Soll erweitert werden.
Brahe
11,92 km
Stat. km
Kosten
1 500 000 M
9 414 000 M
1 810 000 M
7 220 000 M.
0
20
40
60
80
100
20
40
60
80
200
20
40
60
80
92,7
Maßstab für die Längen 1:2000000 für die Höhen 1:1000

und bei Karlsdorf umzubauen. Diese Arbeit ist teilweis bereits mit anderweit bewilligten Mitteln in Angriff genommen. Die Speisungsverhältnisse bleiben im wesentlichen unverändert. Die Schleusen erhalten die nutzbare Länge, wie beim Oder-Spree-Kanal, von 55 m, aber 9,6 m Torweite für zwei Finow-Kähne. Die Netze soll mindestens 1,5 m, der Bromberger Kanal und die untere Brahe 2 m Wassertiefe erhalten. Die Brücken liegen 4 m über dem Wasserspiegel. Die Baukosten sind zu 18 944 000 *M*, die Unterhaltungskosten auf der freien Netze von der Mündung bis zur Dragemündung zu 69 000 *M*, für die übrigen Fluß- und Kanalstrecken zu 641 000 *M* veranschlagt. Als Bauzeit sind einstweilen zehn Jahre ins Auge gefaßt.

3b. Warthe.

Im Anschluß an die Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel soll die Warthe von der Mündung der Netze bei Zantoch bis Posen durch Regulierung soweit ausgebaut werden, daß sie von Schiffen von den Abmessungen der Oder-Spree-Kanal-Kähne mit einer Tragfähigkeit bis zu 400 t, wenn auch nicht immer mit voller Ladung, befahren werden kann. Der Verkehr auf der Warthe, insbesondere derjenige der Provinzialhauptstadt Posen, erstreckt sich hauptsächlich auf landwirtschaftliche Erzeugnisse und Bedarfsartikel und ist in steigendem Maße nach dem Westen, nach Hamburg, Stettin, Berlin, Magdeburg und anderen Elbhäfen gerichtet.

Erstrebt wird eine Fahrtiefe von 1 m bei dem gemittelten Niedrigwasserstande von ± 0 am Posener Pegel, entsprechend dem schon jetzt bestehenden Regulierungsziel. Lettenbänke und Steinhäger sollen im Strombett beseitigt, letzteres teilweise verschmälert, Krümmungen unter 300 m Halbmesser abgeflacht und Brücken umgebaut werden.

4. Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder.

Es hat sich als ein großer Mißstand herausgestellt, daß Schiffe, die den auf der kanalisierten oberen Oder von Kosel bis zur Neißemündung zulässigen Tiefgang haben, vielfach nicht bis Breslau gelangen können, sondern oft mehrere Wochen in der unteren Haltung der Kanalisierungsstrecke auf höhere Wasser-

stände in der offenen Oder warten oder vor der Weiterfahrt an sehr ungeeigneter Stelle leichtern müssen. Deshalb soll die weitere Kanalisierung von der Glatzer Neiße bis Breslau auf 69 km Länge mit einer Mindestfahrtiefe von 1,50 m unter Aufwendung von 15 300 000 *M* zur Ausführung gebracht werden. Sämtliche 8 neu anzulegende Schleusen werden als Schleppzugschleusen mit 9,6 m Breite und 180 m nutzbarer Länge hergestellt werden.

Angefordert werden ferner 1 050 000 *M* zur probeweisen Regulierung von drei Teilstrecken der Oder unterhalb Breslau und 3 300 000 *M* für Anlage eines oder mehrerer Probe-Stauweiher.

Die Bauzeit ist zu 5 Jahren veranschlagt.

Im Anschluß an die Bewilligung der Mittel für die Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder hat das Abgeordnetenhaus durch eine Resolution die Staatsregierung ersucht, an der bereits kanalisierten Strecke der oberen Oder Zugschleusen anzulegen, ferner den Koseler Hafen zu erweitern und den Umbau des Oppelner Sicherheitshafens zum Umschlaghafen nach Möglichkeit zu fördern.

Endlich hat das Abgeordnetenhaus die Regierung ersucht, die Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit einer Kanalisierung der Mosel, Saar und Lahn zu prüfen und den Bau eines Masurischen Kanals ins Auge zu fassen. Eine die Kanalisierung der Mosel, Saar und Lahn betreffende Resolution hat auch das Herrenhaus gefaßt.

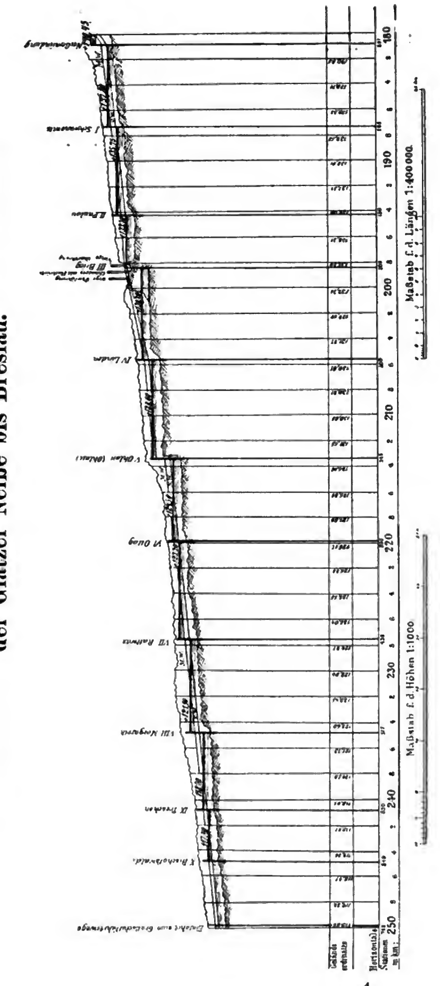
(Lageplan und Längenschnitt umstehend.)

Kanalisierung der Oder

von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau.

Kreis Trebnitz
Hundsfeld
Kreis Öls
Melochwitz
Kr. Namslau
BEZ. OPPELN
Lissa.
BRESLAU
Margareth
Oder
Ottag
Gr. Leubusch
Kreis
Brieg
Kreis Ohlau
Ohlau
Brieg
Paulau
Schwanowitz
Sloberau
Schurgast
Löwen
Landkreis Breslau
REGIERUNGSBEZIRK BRESLAU
Domslau
Marschwitz
Mellowitz
Weistritz
Lohe

Maßstab 1:400 000



Längenschnitt der zu kanalisierenden Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau.

IV. Gesetz, betreffend Maßnahmen zur Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse an der oberen und mittleren Oder. Vom 12. August 1905.

Die außerordentlichen Schäden, welche das Hochwasser im Juli 1903 im Gebiete der Oder an den Deichen und auf den überschwemmten Flächen außendeichs wie binnendeichs verursacht hat, und die großen Mittel, welche insbesondere vom Staat sowohl für die Ausbesserung der an den Deichen entstandenen Schäden als auch zur Erhaltung der betroffenen Besitzer im Haus- und Nahrungsstand haben aufgewendet werden müssen, lassen es geboten erscheinen, im Überschwemmungsgebiet der Oder von der österreichischen Grenze bis zu ihrem Eintritt in die Provinz Pommern alle Maßnahmen zu treffen, welche einer Wiederholung derartiger Katastrophen vorzubeugen geeignet sind. Die für die mittlere und obere Oder beabsichtigten Ausführungen stehen mit dem für die Regelung der unteren Oder in Aussicht genommenen Entwurf in unmittelbarem Zusammenhange.

Nach den gemachten Erfahrungen erscheint es notwendig, durch Freilegung des Überschwemmungsgebietes und durch zweckmäßige Ausgestaltung des gesamten Deichwesens dem Hochwasser, welches in seiner Menge nicht beschränkt werden kann, den erforderliche Raum zur Ausbreitung und zum Abfluß, ohne daß es wie bisher wirtschaftlich vernichtend wirkt, zu schaffen und zugleich durch Erhöhung und Verstärkung der verbleibenden Deiche Sicherheit für das eingedeichte Land herzustellen. Nach den technischen Vorarbeiten, welche zum Teil die Oder-Strombauverwaltung in Breslau bereits seit Jahren gemacht hat, sind hauptsächlich folgende Maßnahmen geplant:

1. Nieder- bezw. Tieferlegung von Deichen behufs Schaffung natürlicher, den Hochwasserstrom entlastender Staugebiete;
2. Verlegung von Deichen zur Beseitigung von Deichengen und vorspringenden Deichstrecken;

4*

3. Verhütung der Erhöhung bisher nicht hochwasserfreier Deiche in Verbindung mit der Herstellung von Überläufen und Auslässen;
4. Erhöhung und Verstärkung der hochwasserfreien Deiche, soweit sie nicht tiefer- oder niedergelegt werden;
5. Umwallung der dem Hochwasser auch fernerhin ausgesetzten Ortschaften mit Ringdeichen;
6. Erweiterung von Brücken;
7. Freilegung und Umgestaltung des Hochwasserquerschnitts durch Beseitigung von Vorfluthindernissen, wie Wäldern, Dämmen, zu hohen Anlandungen, und durch streckenweise Vertiefungen des Stromschlauches.

Unberücksichtigt sind Eisenbahnbrücken, deren Umbau, wenn es zur Vorflutverbesserung erforderlich ist, anderweit erfolgen wird.

Das vorliegende Gesetz soll für die zu ergreifenden Maßnahmen eine gemeinsame Unterlage bieten. In technischer Beziehung bestimmt es nur, daß der Oberpräsident der Provinz Schlesien zur Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse am Oderstrom von der österreichischen Grenze bis zum Eintritt in die Provinz Pommern für die Ufer und das natürliche Überschwemmungsgebiet einen Plan aufzustellen hat, der durch den zuständigen Minister festzusetzen ist und dessen Gesamtkosten den Betrag von 60 000 000 *M* nicht übersteigen.

Im folgenden wird eine vorläufige Zusammenstellung der Kosten gegeben.

Bezeichnung der Maßnahmen	Gesamtkosten *M*	Die Kosten verteilen sich auf	
		Schlesien *M*	Brandenburg *M*
I. Maßnahmen, welche einzelnen Verbänden oder Korporationen zum Vorteil gereichen:			
a) Verbesserung der Abflußverhältnisse bei größeren Städten	12 000 000	11 860 000	140 000
b) Normalisierung der Deiche	8 000 000	5 400 000	2 600 000
c) Eindeichung kleiner Ortschaften	2 200 000	2 125 000	75 000
d) Umbau nicht fiskalischer Brücken	1 180 000	780 000	400 000
	23 380 000	20 165 000	3 215 000

Bezeichnung der Maßnahmen	Gesamtkosten ℳ	Die Kosten verteilen sich auf	
		Schlesien ℳ	Brandenburg ℳ

II. Maßnahmen, welche im allgemeinen Interesse der Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse an der Oder erforderlich sind:

a) Niederlegung von Deichen einschließl. der Eindeichungen kleiner Ortschaften, die durch die Niederlegung notwendig werden . . .	7 500 000	7 350 000	150 000
b) Verlegung von Deichen .	3 500 000	3 500 000	—
c) Herstellung der Überläufe und Auslässe in den nicht hochwasserfreien Deichen	5 000 000	3 500 000	1 500 000
d) Beseitigung örtlicher Störungen des Hochwasserabflusses durch Abgrabung des Vorlandes, Abholzen und Lichten der Waldungen	6 200 000	4 800 000	1 400 000
	22 200 000	19 150 000	3 050 000

III. Umbau fiskalischer Bauwerke und Verbesserung der Vorflutverhältnisse von Küstrin bis Raduhn:

a) Umbau der Brücke . . .	420 000	420 000	—
b) Verbesserung der Vorflutverhältnisse von Küstrin bis Raduhn	14 000 000	—	14 000 000
	14 420 000	420 000	14 000 000

Zusammenstellung:

I.	23 380 000	20 165 000	3 215 000
II.	22 200 000	19 150 000	3 050 000
III.	14 420 000	420 000	14 000 000
	60 000 000	39 735 000	20 265 000

Alle übrigen Bestimmungen betreffen Verwaltungseinrichtungen, Art der Ausführung, Kostenverteilung und Rechtsverhältnisse.

Die durch die Ausführung entstehenden Kosten sind zu tragen:

1. soweit es sich um Maßnahmen handelt, welche einzelnen öffentlichen Verbänden oder Korporationen zum Vorteil gereichen, von diesen nach Verhältnis ihres Vorteils; falls die Verpflichteten leistungsunfähig sind oder soweit die Kosten den Vorteil der Verpflichteten übersteigen, haben die Provinz und der Staat Beihilfen zu gewähren;

2. soweit es sich um Maßnahmen handelt, welche im allgemeinen Interesse der Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse an der Oder erforderlich sind, von der Provinz und dem Staate, vorbehaltlich der Heranziehung der öffentlichen Verbände oder Korporationen, wenn und insoweit solche durch diese Maßnahmen Vorteil erlangen.

Die auf die Provinz und den Staat entfallenden Kosten werden im Einzelfalle im Verhältnis von $^1/_5$ zu $^4/_5$ zwischen beiden geteilt. Die Kosten für den Umbau fiskalischer Bauwerke trägt der Staat allein; für die Oderregulierung von Küstrin bis Raduhn zahlt der Staat vorweg 7 000 000 *M*.

Wie die gesamten Baukosten sich auf den Staat, die Provinzen Schlesien und Brandenburg sowie auf die sonst Beteiligten verteilen, läßt sich z. Z. nicht übersehen.

V. Gesetz zur Verhütung von Hochwassergefahren. Vom 16. August 1905.

Das Gesetz über Maßnahmen zur Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse an der oberen und mittleren Oder würde nur unvollkommenen Nutzen haben, wenn nicht die Befugnisse zur Freihaltung des Überschwemmungsgebiets, welche bisher hauptsächlich im § 1 des Deichgesetzes vom 28. Januar 1848 und in einigen Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts fußten, eine Klarstellung und Erweiterung erführen. Diesem Zweck soll das Gesetz zur Verhütung von Hochwassergefahren dienen, und zwar nicht nur für die Oder und ihre Nebenflüsse, sondern für die ganze Monarchie mit Ausnahme derjenigen Gebiete in den Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein, in welchen die Überschwemmung hauptsächlich durch das Eindringen des Nordseewassers bei starkem Nordwestwinde herbeigeführt wird. Unter Außerkraftsetzung des Deichgesetzes von 1848 und aller sonst über den gleichen Gegenstand geltenden Gesetzesbestimmungen in Preußen wird durch dieses Gesetz eine einheitliche Rechtsgrundlage für Maßnahmen zur Freihaltung der Überschwemmungsgebiete geschaffen.

Der materielle Inhalt des Gesetzes stellt sich in erster Linie als eine Erweiterung des § 1 des Deichgesetzes von 1848 dar. So besagt der neue § 1:

„Für die bei Hochwasser gefahrbringenden Wasserläufe wird das nicht hochwasserfrei eingedeichte Überschwemmungsgebiet, welches den Bestimmungen des Gesetzes unterliegen soll, festgestellt.

In diesem Gebiet dürfen nicht ohne Genehmigung

1. Erhöhungen der Erdoberfläche und über die Erdoberfläche hinausragende Anlagen (Deiche, Dämme, Gebäude, Mauern und sonstige bauliche Anlagen, Feldziegeleien, Einfriedigungen, Baum- und Strauchpflanzungen und ähnliche Anlagen) neu ausgeführt, erweitert, verlegt,

2. Deiche, deichähnliche Erhöhungen und Dämme ganz oder teilweise beseitigt werden.

Schutzmaßregeln, die in Notfällen für die Dauer der Gefahr getroffen werden, bedürfen keiner Genehmigung im Sinne dieses Gesetzes."

Den im § 1 des geltenden Deichgesetzes als genehmigungspflichtig bezeichneten Deichen und „ähnlichen Erhöhungen" sind hier „Gebäude, Mauern und sonstige bauliche Anlagen, Feldziegeleien, Einfriedigungen, Baum- und Strauchpflanzungen und ähnliche Anlagen" hinzugetreten; damit werden die schwersten Hindernisse wirksamer Maßnahmen zur Freihaltung der Überschwemmungsgebiete beseitigt.

§ 8 des Gesetzes bestimmt im Einklang mit dem übrigens nicht in allen Teilen des Staatsgebiets geltenden Gesetz über die Benutzung der Privatflüsse vom 28. Februar 1843:

Das Einbringen vom Schlamm, Sand, Erde, Schlacken, Steinen, Holz und anderen Stoffen, die die Vorflut zu erschweren geeignet sind, in die Wasserläufe ist verboten, sofern es nicht von der Wasserpolizeibehörde, bei schiffbaren Wasserläufen von der Strombauverwaltungsbehörde, zugelassen wird.

§ 9 enthält endlich folgende, zum Teil sehr wichtige Bestimmungen:

Der Regierungspräsident und, wenn es sich um Anordnungen handelt, welche die Grenzen eines Regierungsbezirkes überschreiten, der Oberpräsident, kann nach Maßgabe der §§ 137, 139, 140 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetz-Samml. S. 195) auch für einzelne Kreise und Teile von Kreisen zur Verhütung von Hochwassergefahr Polizeiverordnungen erlassen, wonach

A. von der Genehmigung des Landrats, in Stadtkreisen der Ortspolizeibehörde, abhängig gemacht werden:
   1. Vertiefungen der Erdoberfläche im Hochwasserabflußgebiete der Wasserläufe sowie die Entnahme von Lehm, Kies, Steinen und anderen Stoffen aus dem Bette und den Ufergrundstücken nicht schiffbarer Wasserläufe;
   2. das Bepflanzen solcher hochwasserfreien Ufergrundstücke, welche der Uferspülung ausgesetzt sind, mit Bäumen und Sträuchern;

B. der Landrat, in Stadtkreisen die Ortspolizeibehörde befugt ist, zu verbieten:

1. das Lagern von Schlamm, Sand, Erde, Schlacken, Steinen, Holz und anderen Stoffen, welche die Vorflut zu erschweren geeignet sind, im Hochwasserabflußgebiete der Wasserläufe;
2. die Bodenlockerung auf Grundstücken, die im Stromstriche des Hochwassers liegen, sowie auf Ufergrundstücken nicht schiffbarer Wasserläufe durch Beackerung, Rodung, Plaggenhieb, Beweidung u. dergl.;
3. bei nicht schiffbaren Wasserläufen die Benutzung der Ufer zum Aufziehen oder Abrollen von Holz oder anderen Gegenständen sowie zum Viehtränken;

C. auf Anordnung des Landrats, in Stadtkreisen der Ortspolizeibehörde, die Grundstücksbesitzer ohne Anspruch auf Entschädigung verpflichtet sind, im Hochwasserabflußgebiete eines Wasserlaufs wildwachsende Bäume und Sträucher und außerhalb des Hochwasserabflußgebiets solche Bäume und Sträucher, die der Gefahr ausgesetzt sind, in den Wasserlauf abzufallen oder durch das Wasser entwurzelt zu werden, nach ihrer Wahl entweder selbst zu beseitigen oder sich die Beseitigung gefallen zu lassen.

In den Fällen A. 2. und B 2. sind die betreffenden Grundflächen in der zu erlassenden Polizeiverordnung zu bezeichnen.

In der Provinz Hannover hat der Landrat, in Stadtkreisen die Ortspolizeibehörde, die nach den Bestimmungen unter A., B und C. erforderlichen Entscheidungen in Gemeinschaft mit dem Wasserbauinspektor zu treffen. Den Stadtkreisen stehen gleich die im § 27 Abs. 1 der Kreisordnung für die Provinz Hannover vom 6. Mai 1884 (Gesetz-Samml. S. 181) bezeichneten Städte, soweit sie nicht im Abs. 2 ausgenommen sind.

Vor Erlaß der Polizeiverordnungen soll der Entwurf in den betreffenden Gemeinden und Gutsbezirken sechs Wochen lang zur Einsicht ausgelegt werden.

Seitens der Wasserbehörden wird es dankbar begrüßt, daß durch das Zustandekommen dieses Gesetzes die Handhabe geboten wird, als notwendig erkannte Maßnahmen auch in die Tat umsetzen zu können. Wie viele Deichschau- oder Strombereisungs-Verhandlungen enthalten jahraus, jahrein dieselben von allen berufenen Seiten als richtig anerkannten Wünsche, die aber mangels gesetzlicher Möglichkeit der Geltendmachung bisher fromme Wünsche bleiben mußten.

Schluß.

Faßt man sämtliche, durch die neuen wasserwirtschaftlichen Gesetze genehmigten Bauausführungen nochmals zusammen, so ergibt sich folgendes:

Nr.	Gegenstand	Länge in km	ℳ	Gesamtbaukosten ℳ	Davon staatlicherseits aufzuwenden ℳ
I	Gesetz, betreffend die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder, der Havel, Spree, Lausitzer Neiße und dem Bober.				
1.	Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder			46 976 800	41 865 800[1])
2.	Verbesserung der Vorflut- und Schiffahrtverhältnisse in der unteren Havel			11 390 000	9 835 000
3.	Ausbau der Spree			10 449 000	9 119 200
4.	Ausbau der Lausitzer Neiße und des Bobers innerhalb der Provinz Brandenburg			2 330 000	1 864 000
	zusammen I			71 145 800	62 684 000
II	Gesetz, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen.				
1.	Herstellung eines Schiffahrtkanals vom Rhein zur Weser einschließlich Kanalisierung der Lippe und Nebenanlagen, und zwar				
	a) Schiffahrtkanal vom Rhein in der Gegend von Ruhrort oder von einem nördlicher gelegenen Punkte bis zum Dortmund-Ems-Kanal in der Gegend von Herne (Rhein-Herne-Kanal), einschließlich eines Lippe-Seitenkanals von Datteln nach Hamm	75.7	74 500 000		
	b) Verschiedene Ergänzungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal in der Strecke von Dortmund bis Bevergern	(1,8)	6 150 000		
	c) α. Schiffahrtkanal vom Dortmund-Ems-Kanal in der Gegend von Bevergern zur Weser in der Gegend von Bückeburg mit Zweigkanälen nach Osnabrück und Minden, einschließlich der Her-				

	stellung von Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser und der Vornahme einiger Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln	126,8	81 000 000		
	β. Anschlußkanal aus der Gegend von Bückeburg nach Hannover mit Zweigkanal nach Linden .	76,9	39 500 000		
	d) Kanalisierung der Lippe oder die Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt	102,1	44 600 000		
	e) Verbesserung der Landeskultur in Verbindung mit den Unternehmungen unter a bis d und dem bereits ausgeführten Dortmund-Ems-Kanal unter Heranziehung der Nächstbeteiligten nach Maßgabe der bestehenden Grundsätze	—	5 000 000		
	zusammen Kanal vom Rhein zur Weser einschließlich der Kanalisierung der Lippe und Nebenanlagen	381,5		250 750 000	250 750 000 [2])
2.	Herstellung eines Großschiffahrtweges Berlin—Stettin (Wasserstraße Berlin—Hohensaathen)	99,5		43 000 000	43 000 000 [2])
3.	Verbesserung der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel sowie der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen	385,0		21 175 000	21 175 000 [2])
4.	Kanalisierung der Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau sowie Versuchsbauten auf der Strecke von Breslau bis Fürstenberg a. d. O. und Anlage eines oder mehrerer Staubecken	69,0		19 650 000	19 650 000 [2])
	zusammen II	935,0		334 575 000	334 575 000
III.	Gesetz, betreffend Maßnahmen zur Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse an der oberen und mittleren Oder			60 000 000	60 000 000 [3])
			Insgesamt	465 720 800	457 259 000

[1]) Außer dem bar zuzuschießenden Kostenbeitrage müssen die Beteiligten noch gewisse Beträge verzinsen und tilgen.

[2]) Zu diesen Ausgaben tragen die Beteiligten nicht in bar, sondern in Form von Gewährleistung bestimmter Einnahmen bei. Nur Bremen hat sich verpflichtet, von dem oben genannten Betrage 6 600 000 ℳ bar beizusteuern.

[3]) Der Anteil der Beteiligten wird erst später festgestellt.

Die Summe von rd. 465 000 000 *M* gibt allein schon ein Bild von dem Umfang und der Größe der zu lösenden Aufgaben. Nach langjährigen Beratungen ist es gelungen. ein großes Werk unter Dach zu bringen, das zwar nicht allen Ansprüchen genügt, das auch wegen einzelner Bestimmungen vielfachen Widerspruch gerade bei manchen an der Schiffahrt Beteiligten gefunden hat, das aber vollendet einen sehr bedeutenden Fortschritt auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft darstellen wird. Noch müssen zwar die Provinzen oder andere öffentliche Verbände sich zu erheblichen Leistungen verpflichten, aber nachdem der Landtag der Monarchie den überwiegenden Teil der Mittel auf den Staat übernommen hat, ist zu hoffen, daß auch die Nächstbeteiligten sich den auf sie entfallenden Lasten nicht entziehen werden.

Möge sich die preußische Wasserbaukunst der ihr gewordenen hohen Aufgaben gewachsen zeigen und sie zum Wohle des Vaterlandes lösen! Am guten Willen wird es ihr nicht fehlen.

Anlage 1.

Gesetz, betreffend die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder, der Havel, Spree, Lausitzer Neiße und dem Bober. Vom 4. August 1904.

(Ges.-Samml. S. 185.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen usw. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§ 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Beteiligung des Staates an den nachstehenden Bauausführungen die folgenden Beträge nach Maßgabe der von den zuständigen Ministern festzustellenden Pläne zu verwenden:

1. zur Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder	bis zu	41 865 800 *M*,
2 zur Verbesserung der Vorflut- und Schiffahrtverhältnisse in der unteren Havel	bis zu	9 835 000 „
3. zum Ausbau der Spree	bis zu	9 119 200 „
4. zum Ausbau der Lausitzer Neiße und des Bobers innerhalb der Provinz Brandenburg	bis zu	1 864 000 „
zusammen	bis zu	62 684 000 *M*,

(Zweiundsechzig Millionen sechshundertvierundachtzigtausend Mark).

§ 2.

Mit der Ausführung der im § 1 unter 1 vorgesehenen Arbeiten in der unteren Oder ist nur dann vorzugehen, wenn die Provinzen Brandenburg und Pommern vor dem 1. Juli 1906 und die auf Grund des Gesetzes über das Deichwesen vom 28 Januar 1848 (Gesetz-Samml. S. 54) zu bildenden Deichverbände vor

dem 1. Juli 1907 in rechtsverbindlicher Form nachstehende Verpflichtungen übernommen haben, und zwar:

1. die Provinzen Brandenburg und Pommern entsprechend dem Fortschreiten der Arbeiten zu den Baukosten bis zu fünf Millionen einhundertelftausend (5 111 000) Mark zusammen beizutragen,
2. die Deichverbände
   a) für etwaige aus der Bauausführung den Grundeigentümern entstehende Wirtschafterschwernisse aufzukommen

      und von Beendigung der Bauausführung ab
   b) einen Baukostenanteil bis zu vier Millionen einhundertneuntausend (4 109 000) Mark jährlich mit 3 vom Hundert zu verzinsen und mit $^1/_2$ vom Hundert und den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen,
   c) die Deiche mit den zugehörigen Anlagen zu übernehmen und zu unterhalten.

Die Deichverbände des Ober- und Niederoderbruchs haben für die staatsseitige Übernahme der Unterhaltung des Vorflutkanals Hohensaathen—Stützkow—Schwedt eine Abfindung von dreihunderttausend (300 000) Mark an die Staatskasse zu entrichten, und zwar das Deichamt des Oberoderbruchs eine solche von 10 000 *M*, das des Niederoderbruchs eine Abfindung von 290 000 *M*; die erstere ist in einer Summe, die letztere in 15 Jahresraten, vom Beginne der Bauausführung anfangend, zahlbar.

Von welchem Zeitpunkt ab die Bauausführung als beendet anzusehen ist und welche Anlagen von den Deichverbänden zu übernehmen und zu unterhalten sind, bestimmen die zuständigen Minister nach Anhörung der Deichverbände.

Bereits vor der endgültigen Übernahme der Verpflichtungen durch die Deichverbände sind die zuständigen Minister ermächtigt, die zum demnächstigen unverzüglichen Beginne der eigentlichen Bauausführung erforderlichen Vorbereitungen zu treffen und hierfür einen Betrag bis zu 3 000 000 *M* zu verwenden.

§ 3.

Zu den Baukosten der im § 1 unter 2 bezeichneten Verbesserung der Vorflut- und Schiffahrtverhältnisse in der unteren Havel, abzüglich des auf die Schiffahrtverbesserung entfallenden und vom Staate ganz zu übernehmenden Anteils, tragen die

Provinzen Brandenburg und Sachsen entsprechend dem Fortschreiten der Arbeiten ein Fünftel bis zu einer Million fünfhundertfünfundfünfzigtausend (1 555 000) Mark zusammen bei. Dieser Beitrag ist mit 85 vom Hundert von der Provinz Brandenburg, mit 15 vom Hundert von der Provinz Sachsen aufzubringen.

§ 4.

Zu den Baukosten des im § 1 unter 3 bezeichneten Ausbaues der Spree, abzüglich des auf die Schiffahrtverbesserung entfallenden und vom Staate ganz zu übernehmenden Anteils, tragen die Provinzen Brandenburg und Schlesien entsprechend dem Fortschreiten der Arbeiten ein Fünftel bis zu einer Million dreihundertneunundzwanzigtausendachthundert (1 329 800) Mark zusammen bei. Dieser Beitrag ist in Höhe von neununddreißigtausend (39 000) Mark von der Provinz Schlesien, in Höhe des Restes von der Provinz Brandenburg aufzubringen.

§ 5.

Zu den Baukosten des im § 1 unter 4 bezeichneten Ausbaues der Lausitzer Neiße und des Bobers innerhalb der Provinz Brandenburg trägt diese Provinz entsprechend dem Fortschreiten der Arbeiten ein Fünftel bis zu vierhundertsechsundsechzigtausend (466 000) Mark bei.

§ 6

Mit den im § 1 unter 2 bis 4 bezeichneten Bauausführungen ist nur dann vorzugehen, wenn der Ausbau und die Unterhaltung für die außerhalb der Schiffahrtstraße belegenen Vorflutanlagen in der unteren Havel sowie für die nicht schiffbaren Strecken der Spree, der Lausitzer Neiße und des Bobers mit den in den Bauplänen berücksichtigten Seitenarmen und Nebenflüssen einschließlich eines für die Spree von Leibsch bis zur Dahme geplanten Umflutkanals innerhalb der Provinz Brandenburg durch ein besonderes Gesetz und für die Spree mit den in den Bauplänen berücksichtigten Seitenarmen und Nebenflüssen innerhalb der Provinz Schlesien durch eine Königliche Verordnung auf Grund des § 50 des Gesetzes, betreffend Maßnahmen zur Verhütung von Hochwassergefahren in der Provinz Schlesien, vom 3. Juli 1900 (Gesetz-Samml. S. 171) geregelt sind.

§ 7.

Bei der Aufbringung und Unterverteilung der den Provinzen, Kreisen und Gemeinden auf Grund der §§ 2 bis 5 erwachsenden Lasten finden die gesetzlichen Vorschriften über die Mehr- und Minderbelastung einzelner Kreise und Kreisteile sowie der §§ 9 und 20 des Kommunalabgabengesetzes vom 14 Juli 1893 (Gesetz-Samml. S. 152) Anwendung.

§ 8.

Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Deckung der im § 1 erwähnten Kosten, soweit die Mittel hierzu nicht durch den Staatshaushaltsetat bereitgestellt werden, im Wege der Anleihe eine entsprechende Anzahl von Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

An Stelle der Schuldverschreibungen können vorübergehend Schatzanweisungen ausgegeben werden. Der Fälligkeitstermin ist in den Schatzanweisungen anzugeben. Der Finanzminister wird ermächtigt, die Mittel zur Einlösung dieser Schatzanweisungen durch Ausgabe von neuen Schatzanweisungen und von Schuldverschreibungen in dem erforderlichen Nennbetrage zu beschaffen.

Die Schatzanweisungen können wiederholt ausgegeben werden. Schatzanweisungen oder Schuldverschreibungen, die zur Einlösung von fällig werdenden Schatzanweisungen bestimmt sind, hat die Hauptverwaltung der Staatsschulden auf Anordnung des Finanzministers vierzehn Tage vor dem Fälligkeitstermine zur Verfügung zu halten. Die Verzinsung der neuen Schuldpapiere darf nicht vor dem Zeitpunkte beginnen, mit dem die Verzinsung der einzulösenden Schatzanweisungen aufhört.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schatzanweisungen und die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe sowie wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197), des Gesetzes vom 8. März 1897 (Gesetz-Samml. S 43) und des Gesetzes vom 3. Mai 1903 (Gesetz-Samml S. 155) zur Anwendung

§ 9.

Die Ausführung dieses Gesetzes erfolgt durch die zuständigen Minister.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Bergen, an Bord M. J. „Hohenzollern",
den 4. August 1904.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bülow. Gr. v. Posadowsky. Studt. Frhr. v. Rheinbaben. v. Podbielski. Frhr. v. Hammerstein. Möller. v. Budde. v. Einem.

Anlage 2.

Gesetz, betreffend Maßnahmen zur Verhütung von Hochwassergefahren in der Provinz Brandenburg und im Havelgebiete der Provinz Sachsen. Vom 4. August 1904.

(Ges.-Samml. S. 197.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen usw. verordnen mit Zustimmung der beiden Häuser des Landtags der Monarchie für die Provinzen Brandenburg und Sachsen, was folgt:

§ 1.

Die Lausitzer Neiße, der Bober und die Spree, soweit sie zur Provinz Brandenburg gehören und nicht schiffbar sind, mit denjenigen Zuflüssen, die in dem Plane für den erstmaligen Ausbau (§ 3) Berücksichtigung finden, ferner die untere Havel mit Ausschluß des schiffbaren Flußlaufs sind zur Verhütung von Hochwassergefahren nach den Vorschriften dieses Gesetzes auszubauen und zu unterhalten.

Abschnitt I.

Ausbau.

§ 2.

Unter Ausbau sind vorzugsweise zu verstehen Maßnahmen zur ordnungsmäßigen Herstellung des Bettes und der Ufer des Wasserlaufs, soweit sie zur regelmäßigen Hochwasserabführung sowie zur Verhinderung der Geschiebebildung erforderlich sind, ferner zur notwendigen Freilegung des für den regelmäßigen Hochwasserabfluß wesentlichen Gebiets (des Hochwasserabflußgebiets) und die Herstellung von Umflutkanälen und von Flutwegen neben dem Flußlaufe mit den zur Regelung des Wasserabflusses dienlichen Anlagen.

§ 3.

Der erstmalige Ausbau erfolgt durch denjenigen Provinzialverband, dem die künftige Unterhaltung der Wasserläufe obliegt (§§ 14, 15), nach einem zwischen ihm und dem Staate für jeden Flußlauf zu vereinbarenden Plane. In dem Plane ist auch über den Beginn, das Fortschreiten und die Beendigung des Ausbaues Bestimmung zu treffen. Die Bauausführung übernimmt der Staat für Rechnung des Provinzialverbandes.

Zu einem weiteren Ausbau ist der Provinzialverband befugt, aber nicht verpflichtet.

Auf die Ausführung eines weiteren Ausbaues der unteren Havel finden die Bestimmungen des § 23 entsprechende Anwendung.

§ 4.

Die Sonderpläne für den erstmaligen Ausbau sind von dem Oberpräsidenten im Einvernehmen mit dem Provinzialverband aufzustellen. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheiden die zuständigen Minister.

Für den weiteren Ausbau sind die Sonderpläne von dem Provinzialverband aufzustellen und vor ihrer Ausführung dem Oberpräsidenten zur Genehmigung vorzulegen.

§ 5.

Der Oberpräsident hat die Sonderpläne (§ 4) durch die Kreisblätter derjenigen Kreise sowie in ortsüblicher Weise in denjenigen Gemeinden und Gutsbezirken öffentlich bekannt zu machen, in deren Bezirk der Ausbau geplant ist oder eine Änderung des gewöhnlichen Wasserstandes oder Wasserablaufs zur Folge hat. Darüber, ob die letztere Voraussetzung zutrifft, entscheidet auf Grund der Sonderpläne der Oberpräsident.

§ 6.

Die Bekanntmachung muß unter Hinweis auf den Ort, wo von den Erläuterungen und Zeichnungen Einsicht genommen werden kann, den Zeitpunkt bezeichnen, bis zu welchem Einwendungen gegen den Plan bei der in der Bekanntmachung zu bezeichnenden Behörde angebracht werden können. Für die Einwendungen soll mindestens eine Frist von sechs Wochen nach der Veröffentlichung im Kreisblatte freigelassen werden.

§ 7.

Die Einwendungen sind mit den Beteiligten zu erörtern. Das Ergebnis der Erörterung ist von der damit betrauten Behörde zu begutachten.

§ 8.

Die Entscheidung über die Einwendungen und die Feststellung des Planes erfolgt durch die zuständigen Minister.

Die erfolgte Feststellung des Planes ist unter Bezeichnung des Ortes, wo von ihm Einsicht genommen werden kann, gemäß § 5 öffentlich bekannt zu machen.

§ 9.

Bei der Ausführung sind unwesentliche Abweichungen von dem festgestellten Plane zulässig. Bei einem weiteren Ausbaue bedürfen sie jedoch der Genehmigung des zuständigen Oberpräsidenten.

Bei wesentlichen Abweichungen finden die §§ 4 bis 8 Anwendung.

§ 10.

Auf den Ausbau finden die §§ 3 bis 11, 13 und 14 des Gesetzes, betreffend die Befugnisse der Strombauverwaltung gegenüber den Uferbesitzern an öffentlichen Flüssen, vom 20. August 1883 (Gesetz-Samml. S. 333) / 31. Mai 1884 (Gesetz-Samml. S. 303) mit folgenden Maßgaben entsprechende Anwendung:

1. die der Strombauverwaltung beigelegten Befugnisse stehen dem Provinzialverbande zu;
2. die Befugnisse des Provinzialverbandes greifen gegenüber den Eigentümern und Nutzungsberechtigten sämtlicher im Überschwemmungsgebiete sowie an Umflutkanälen und Flutwegen belegenen Grundstücke, soweit sie nicht bebaut sind, Platz;
3. die Bestimmungen der §§ 3 und 4 über Einräumung von Grund und Boden gelten auch für die Förderung und Ablagerung von Aushub;
4. die ebendaselbst gegebenen Bestimmungen über die Entnahme von Erde greifen auch bei der Entnahme von anderen Baumaterialien Platz;
5. die Bestimmungen des § 10 über die Bepflanzung von Ufergrundstücken gelten auch für die Berasung;

6. zur Ausübung der Befugnisse des Provinzialverbandes sind beim erstmaligen Ausbaue die mit der Bauausführung betrauten staatlichen Baubeamten, bei einem weiteren Ausbaue die vom Landesdirektor zu bestimmenden höheren technischen Beamten an Stelle der staatlichen Lokalbaubeamten zuständig. Gegen ihre Anordnung findet, unbeschadet der im § 4 vorgesehenen Anrufung des Landrats, binnen zwei Wochen die Beschwerde an den Oberpräsidenten statt;
7. die Bestimmungen des § 5 über die Ausübung des Jagdrechts finden auf die Ausübung des Fischereirechts sinngemäße Anwendung;
8. an Stelle des Kreisausschusses tritt in den Fällen der §§ 6 und 9 der Bezirksausschuß.

Soweit sich die der Strombauverwaltung nach dem im Abs. 1 bezeichneten Gesetz und die dem Provinzialverbande nach Abs. 1 zustehenden Befugnisse auf dieselben Flächen erstrecken, erfolgt die Abgrenzung der beiderseitigen Befugnisse durch die zuständigen Minister.

§ 11.

Im übrigen finden auf die im Interesse des Ausbaues erfolgende Entziehung und Beschränkung des Grundeigentums oder der Rechte am Grundeigentume die sonst für die Enteignung geltenden Bestimmungen Anwendung.

§ 12.

Auf Grund von Privatrechten kann weder der Ausführung des Planes widersprochen, noch die Beseitigung ausgeführter Anlagen, sondern nur die Herstellung von Einrichtungen, welche die benachteiligende Wirkung ausschließen, gefordert werden. Auf ihre Herstellung finden die §§ 10 und 11 Anwendung.

Wo solche Einrichtungen mit den ausgeführten Anlagen unvereinbar oder wirtschaftlich nicht gerechtfertigt sind, ist Schadenersatz zu gewähren. Über Streitigkeiten beschließt der Bezirksausschuß. Gegen den Beschluß steht, soweit es sich um die Höhe der Entschädigung handelt, binnen 90 Tagen nach der Zustellung den Beteiligten die Beschreitung des Rechtswegs zu. Falls gegen den sonstigen Inhalt des Beschlusses Beschwerde eingelegt ist, läuft die Frist erst vom Tage der Zustellung der auf die Beschwerde ergehenden Verfügung.

§ 13.

Anspruch auf Schadenersatz wegen Veränderung der Vorflut, wegen Erschwerung der Unterhaltungslast auf anderen Flußstrecken und wegen vorübergehender Beeinträchtigung von Wassernutzungsrechten kann nur dann erhoben werden, wenn der Ausbau eine wesentliche Änderung des gewöhnlichen Wasserstandes oder Wasserablaufs herbeigeführt hat.

Abschnitt II.

Unterhaltung.

§ 14.

Die Pflicht zur Unterhaltung der im § 1 bezeichneten Wasserläufe geht in ihrem ganzen Umfang auf den Provinzialverband über, und zwar:

1. bezüglich der einzelnen nicht auszubauenden Flußstrecken mit dem planmäßigen Beginne des Ausbaues (§ 3 Abs. 1);
2. bezüglich der einzelnen ausgebauten Strecken sowie der übrigen planmäßigen Anlagen nach ihrer dauerhaften Fertigstellung.

Den Tag des Überganges bestimmt der Oberpräsident nach Anhörung des Provinzialausschusses. Gegen die Entscheidung des Oberpräsidenten steht dem Provinzialausschuß innerhalb sechs Wochen die Beschwerde an die zuständigen Minister zu.

Während der Bauzeit erfolgt die Unterhaltung der planmäßigen Arbeiten aus dem Baufonds (§ 30).

§ 15.

Die Unterhaltungspflicht hinsichtlich der unteren Havel liegt den Provinzialbehörden von Brandenburg und Sachsen gemeinschaftlich nach Verhältnis des dem Beteiligungsgebiete jeder Provinz aus der Unterhaltung erwachsenden Vorteils ob.

Das Vorteilsverhältnis wird für die Provinz Brandenburg auf fünfundachtzig, für die Provinz Sachsen auf fünfzehn vom Hundert festgesetzt. Es kann jederzeit durch eine der Genehmigung der zuständigen Minister unterliegende Vereinbarung der Provinzialverbände abgeändert werden.

Auch ist jeder Provinzialverband berechtigt, nach Ablauf von zehn Jahren seit dem Tage, an dem die Unterhaltungspflicht

hinsichtlich der letzten ausgebauten Strecke oder sonstigen planmäßigen Anlage auf die Provinzialverbände übergegangen ist (§ 14 Abs. 1 Nr. 2), eine Abänderung des jeweilig geltenden Vorteilsverhältnisses zu beantragen. Die Entscheidung erfolgt durch die zuständigen Minister. Der Antrag kann nach Ablauf von je zehn Jahren nach der jedesmaligen Entscheidung wiederholt werden. Der Ablauf der erstmaligen und jeder folgenden Wartefrist wird durch die Vereinbarung eines anderweiten Vorteilsverhältnisses (Abs. 2) unterbrochen und beginnt mit dem Tage der Genehmigung der Vereinbarung durch die zuständigen Minister von neuem.

Die Kosten eines zur Vorbereitung der Entscheidung von den zuständigen Ministern angeordneten Ermittelungsverfahrens werden von den Provinzialverbänden nach dem durch die Entscheidung festgestellten Vorteilsverhältnis aufgebracht.

§ 16.

Die Unterhaltungspflicht (§ 14) umfaßt die ordnungsmäßige Instandhaltung des beim Ausbaue hergestellten Zustandes und, soweit es zur Sicherung, Erhaltung und Wiederherstellung der Vorflut erforderlich ist, die Instandhaltung des Wasserlaufs und seiner Ufer.

Sie kann durch Observanz, Verjährung oder privatrechtliche Verfügung weder aufgehoben noch geändert werden.

§ 17.

Soweit bei dem Ausbau an bereits vorhandenen Anlagen (Deichen, Schleusen, Wehren, Brücken und dergleichen) Änderungen, Um- oder Erweiterungsbauten ausgeführt werden, verbleibt die Unterhaltung dieser Anlagen den bisher dazu Verpflichteten. Doch ist der Provinzialverband gehalten, für eine etwaige Vermehrung der Unterhaltungslast Entschädigung zu gewähren, die nach seinem Ermessen in einer einmaligen Kapitalsabfindung oder in einer Jahresrente bestehen kann. Bei Bemessung dieser Entschädigung ist der durch eine bessere Herstellung der Anlagen erwachsene Vorteil anzurechnen.

§ 18.

Für eine vorübergehende Beeinträchtigung von Wassernutzungsrechten durch Arbeiten, welche in Erfüllung der Unterhaltungspflicht mit tunlichster Schonung fremder Rechte ausgeführt sind, kann Entschädigung nicht gefordert werden.

§ 19.

Die Anlieger haben sich einer Benutzung des Ufers, welche die Unterhaltungslast der Provinz zu erschweren geeignet ist, zu enthalten.

Anlagen am Ufer eines Wasserlaufs, durch welche dessen Unterhaltung erschwert wird, dürfen nur gegen Entschädigung des Provinzialverbandes angebracht werden und unterliegen. soweit sie nach den bestehenden Gesetzen noch nicht genehmigungspflichtig sind, der Genehmigung der Wasserpolizeibehörde (§ 27).

§ 20.

Über Streitigkeiten in den Fällen der §§ 17, 18 und 19 beschließt der Bezirksausschuß. Gegen den Beschluß steht, soweit es sich um die Höhe der Entschädigung handelt, binnen 90 Tagen nach der Zustellung den Beteiligten die Beschreitung des Rechtsweges zu. Falls gegen den sonstigen Inhalt des Beschlusses Beschwerde eingelegt ist, läuft die Frist erst vom Tage der Zustellung der auf die Beschwerde ergehenden Verfügung.

§ 21.

Für die in Erfüllung der Unterhaltungspflicht unternommenen Arbeiten finden die Bestimmungen der §§ 10 und 11 entsprechende Anwendung.

§ 22.

Wenn durch Eisgang, Überschwemmung, Einsturz von Baulichkeiten oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse Wassergefahr entsteht, zu deren Beseitigung augenblickliche Vorkehrungen erforderlich sind, so sind, sofern es ohne erhebliche eigene Nachteile geschehen kann, alle benachbarten Gemeinden und Gutsbezirke, auch wenn sie nicht bedroht sind, verpflichtet, auf Anordnung der Ortspolizeibehörde oder der Wasserpolizeibehörden (§ 27) die erforderliche Hilfe durch Hand- und Spanndienste sowie durch Lieferung von Materialien und Gespannen zu leisten. Dabei sind die Anordnungen der technischen Aufsichtsbeamten des Provinzialverbandes zu befolgen.

Den nicht bedrohten Gemeinden und Gutsbezirken ist für die Lieferung von Materialien und Gespannen, auf Ansuchen auch für die Leistung von Hand- und Spanndiensten, nach billigem Ermessen Vergütung seitens des Unterhaltungspflichtigen zu gewähren. Im Streitfalle beschließt der Bezirksausschuß, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Entschädigung zu leisten

ist. Gegen den Beschluß steht hinsichtlich der Höhe der Entschädigung für die Lieferung von Materialien und Gespannen binnen 90 Tagen nach der Zustellung den Beteiligten die Beschreitung des Rechtswegs zu.

§ 23.

Die Unterhaltungsarbeiten an der unteren Havel werden durch den Provinzialverband von Brandenburg für gemeinschaftliche Rechnung der beiden unterhaltungspflichtigen Provinzen ausgeführt. Bei allen nach Abschnitt II den Provinzialverbänden hinsichtlich der unteren Havel zustehenden Befugnissen und obliegenden Verpflichtungen gilt Dritten gegenüber der Provinzialverband von Brandenburg als gesetzlicher Vertreter des Provinzialverbandes von Sachsen.

Die Höhe der von dem letzteren dem ersteren nach dem Vorteilsverhältnisse (§ 15) anteilig zu erstattenden Kosten der Unterhaltung wird im Streitfall unter Ausschluß des Rechtswegs von den zuständigen Ministern festgesetzt.

Im übrigen regelt sich das Zusammenwirken beider Provinzialverbände bei der Unterhaltung nach einer zwischen ihnen zu vereinbarenden Ordnung, die der Genehmigung der zuständigen Minister bedarf. Falls eine Vereinbarung nicht zustande kommt, werden die erforderlichen Bestimmungen nach Anhörung der Provinzialausschüsse von den zuständigen Ministern erlassen.

Abschnitt III.

Aufsicht.

§ 24.

Der weitere Ausbau und die Unterhaltung sind der Aufsicht des Staates unterworfen. Die allgemeine Aufsicht führt der Oberpräsident, dem auch die obere Leitung des erstmaligen Ausbaues zusteht. Er ist befugt, die Regierungspräsidenten mit Anweisung zu versehen.

§ 25.

Der Oberpräsident ist befugt, sich jederzeit in der ihm geeignet erscheinenden Weise von dem Stande und Fortgange des Ausbaues sowie von dem Unterhaltungszustande Kenntnis zu verschaffen, auch nach Anhörung des Provinzialausschusses

Anordnungen über regelmäßige Schauung der Wasserläufe und über die Abgrenzung des Hochwasserabflußgebiets (§ 2) zu treffen.

Soweit nach allgemeinen Vorschriften zum Zwecke der Verhütung von Hochwassergefahren Polizeiverordnungen für die Wasserläufe, deren Hochwasserabflußgebiet und für die Ufergrundstücke erlassen werden können, sind zu deren Erlaß für das Gebiet der unteren Havel auch die zuständigen Minister befugt.

§ 26.

Der Provinzialverband hat einen einheitlichen Unterhaltungsplan aufzustellen, welcher der Feststellung durch den Oberpräsidenten bedarf.

Falls sich die Provinzialverbände von Brandenburg und Sachsen über einen einheitlichen Unterhaltungsplan hinsichtlich der unteren Havel nicht einigen, erfolgt die Festsetzung durch die zuständigen Minister.

§ 27.

Wasserpolizeibehörde ist bei den den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegenden Wasserläufen der Landrat, in Stadtkreisen die Ortspolizeibehörde.

Der Landrat ist als Wasserpolizeibehörde nach Maßgabe des § 142 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetz-Samml. S. 195) befugt, auch für einzelne Ortspolizeibezirke des Kreises und deren Teile Polizeiverordnungen zu erlassen.

Die Befugnisse der Landespolizeibehörde werden durch diese Bestimmungen nicht berührt.

§ 28.

Gegen Verfügungen des Oberpräsidenten findet innerhalb zwei Wochen, sofern nicht in diesem Gesetz eine längere Frist vorgeschrieben ist, die Beschwerde an die zuständigen Minister statt.

§ 29.

Die Handhabung der für die Regelung des Wasserabflusses der Havel und der Spree wesentlichen Wehre, die bei dem Ausbaue neu hergestellt oder verändert werden, erfolgt, unbeschadet etwaiger bestehender Privatrechte dritter Personen, durch den Staat.

Der Oberpräsident hat diese Wehre zu bezeichnen sowie Vorschriften, nach denen bei der Handhabung von den damit betrauten Behörden zu verfahren ist, zu erlassen und für ihre Ausführung zu sorgen.

Abschnitt IV.

Kosten.

§ 30.

Die Aufbringung der Kosten des erstmaligen Ausbaues (§ 3 Abs. 1) regelt sich nach einem über die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder, der Havel, Spree, Lausitzer Neiße und dem Bober ergehenden besonderen Gesetze.

§ 31.

Bei der Aufbringung und Unterverteilung der dem Provinzialverbande durch die Unterhaltung (§§ 14 bis 23) erwachsenden Ausgaben finden die gesetzlichen Vorschriften über die Mehr- oder Minderbelastung einzelner Kreise und Kreisteile sowie die §§ 9 und 20 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Gesetz-Samml. S. 152) Anwendung. In den Kreisen erfolgt die Unterverteilung ferner nach den für die Abgaben für Verkehrsanlagen maßgebenden Vorschriften.

In der Regel sollen die gesamten örtlichen Kosten der Unterhaltung einschließlich derjenigen, die für Flußaufseher und sonstige bei der Unterhaltung des einzelnen Wasserlaufs ständig an Ort und Stelle verwendete niedere Techniker entstehen, durch Mehrbelastung der beteiligten Kreise aufgebracht werden.

Die Bestätigung der Beschlüsse des Provinziallandtags und des Kreistags über eine Mehr- oder Minderbelastung kann auf eine von vornherein zu bestimmende Frist von einem oder mehreren Jahren beschränkt werden.

§ 32.

Für jedes der beiden Beteiligungsgebiete der Provinzen Brandenburg und Sachsen an der unteren Havel und für jeden der anderen im § 1 bezeichneten Wasserläufe hat der Provinzialverband einen Sicherheitsfonds zur Bestreitung außergewöhnlicher Kosten der Unterhaltung zu bilden. Für die Aufbringung und Unterverteilung der hierzu erforderlichen Mittel gelten die Be-

stimmungen des § 31 über die örtlichen Kosten der Unterhaltung. Eine Mehrbelastung einzelner Kreise ist jedoch nur insoweit zulässig, als der Sicherheitsfonds nicht zehn vom Hundert der für den erstmaligen Ausbau des Wasserlaufs (§ 1) aufgewendeten Summe übersteigt. Der dieser Berechnung zugrunde zu legende Anteil jeder der beiden Provinzen Brandenburg und Sachsen an den Kosten des erstmaligen Ausbaues der unteren Havel wird nach dem im § 15 bestimmten Verhältnis ermittelt.

Der Sicherheitsfonds ist mündelsicher anzulegen.

Über die Verwendung der Sicherheitsfonds gemäß Abs. 1 beschließt der Provinzialausschuß. Der Beschluß bedarf der Genehmigung des Oberpräsidenten.

Abschnitt V.

Schlußbestimmungen.

§ 33.

Soweit der Fortfall der bisherigen Unterhaltungspflicht nicht bereits bei einer Mehrbelastung gemäß § 31 berücksichtigt wird, kann der Provinzialverband nach billigem Ermessen und in Gemäßheit der bisherigen Verpflichtungen Entschädigung fordern:

1. von den zur dauernden Unterhaltung eines Flusses oder Flußteils auf Grund besonderer öffentlich-rechtlicher Titel Verpflichteten,
2. von denjenigen Anliegern und sonstigen Grundbesitzern, welchen besondere öffentlich-rechtliche Verpflichtungen zur Unterhaltung und Freilegung der Ufer oder zur Freilegung des Hochwasserabflußgebiets (§ 2) vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes oblagen.

Ausgenommen hiervon sind die auf Grund des Gesetzes vom 1. April 1879 (Gesetz-Samml. S. 297) gebildeten öffentlichen Wassergenossenschaften.

Die nach Abs. 1 zu leistende Entschädigung ist in einer halbjährlich im voraus zu zahlenden Geldrente zu entrichten, welche von dem dazu Verpflichteten zum fünfundzwanzigfachen Betrage bar abgelöst werden kann

Das Ablösungskapital ist von dem Provinzialverbande mündelsicher anzulegen und gesondert für jedes der beiden Be-

teiligungsgebiete der Provinzen Brandenburg und Sachsen an der unteren Havel sowie für jeden der anderen im § 1 bezeichneten Wasserläufe zu verwalten.

Ergeben die in Rente gezahlte Entschädigung oder die Zinsen des Ablösungskapitals einen Überschuß über die Kosten der laufenden Unterhaltung, so ist er dem Sicherheitsfonds (§ 32) zuzuführen.

Streitigkeiten werden im Verwaltungsstreitverfahren entschieden; zuständig ist der Bezirksausschuß.

§ 34.

Die Auseinandersetzungsbehörde ist, vorbehaltlich der Bestimmungen des § 9, an die festgestellten Pläne gebunden.

Die obere Leitung des erstmaligen Ausbaues sowie die allgemeine Aufsicht über den weiteren Ausbau und über die Unterhaltung nach Maßgabe dieses Gesetzes (§ 24) stehen auch während der Dauer eines Auseinandersetzungsverfahrens dem Oberpräsidenten zu. Er ist befugt, die Auseinandersetzungsbehörde mit Anweisung zu versehen.

Im übrigen bleibt die Zuständigkeit der Auseinandersetzungsbehörde unberührt.

§ 35.

Über Eisenbahnbauten im Quell- und Hochwasserabflußgebiete sind die Wasserpolizeibehörde und der Oberpräsident vor der Planfeststellung zu hören.

§ 36.

Der Oberpräsident der Provinz Brandenburg ist für die nach den Bestimmungen dieses Gesetzes dem Oberpräsidenten überwiesenen Befugnisse, betreffend den Ausbau und die Unterhaltung der unteren Havel, auch innerhalb der Provinz Sachsen mit Ausnahme des Falles des § 32 Abs. 3 zuständig.

§ 37.

Der Provinzialverband ist berechtigt, in den durch dieses Gesetz berührten Angelegenheiten die Mitwirkung der Staats- und Gemeindebehörden in Anspruch zu nehmen und insbesondere von den Grundbüchern und den Grund- und Gebäudesteuerkatastern Einsicht zu nehmen sowie über die Einschätzungen zur Ergänzungs- und zur Gewerbesteuer Auskunft zu erfordern.

§ 38.

Sämtliche dem Zwecke des Ausbaues (§§ 2 bis 13) dienenden Verhandlungen und Geschäfte, einschließlich der gerichtlichen Geschäfte der freiwilligen Gerichtsbarkeit, sind gebühren- und stempelfrei.

§ 39.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes, mit Ausschluß der nur auf den erstmaligen Ausbau und der nur auf den Ausbau und die Unterhaltung der unteren Havel bezüglichen, können durch Königliche Verordnung auf Antrag oder mit Zustimmung des Provinziallandtags auf andere Wasserläufe in der Provinz Brandenburg ausgedehnt werden. Die Bestimmungen dieses Gesetzes über den weiteren Ausbau gelten alsdann für den Ausbau überhaupt.

§ 40.

Dieses Gesetz tritt zugleich mit dem im § 30 bezeichneten Gesetz in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Bergen, an Bord M. J. „Hohenzollern“,
den 4. August 1904.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bülow. Gr. v. Posadowsky. Studt. Frhr. v. Rheinbaben. v. Podbielski. Frhr. v. Hammerstein. Möller. v. Budde. v. Einem.

Anlage 3.

Gesetz, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen. Vom 1. April 1905.

(Ges.-Samml. S. 179.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen usw. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§ 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, für die nachstehend bezeichneten Bauausführungen die folgenden Beträge nach Maßgabe der von den zuständigen Ministern festzustellenden Pläne zu verwenden:

1. für Herstellung eines Schiffahrtkanals vom Rhein zur Weser einschließlich Kanalisierung der Lippe und Nebenanlagen, und zwar für

   a) einen Schiffahrtkanal vom Rhein in der Gegend von Ruhrort oder von einem nördlicher gelegenen Punkte bis zum Dortmund-Ems-Kanal in der Gegend von Herne (Rhein-Herne-Kanal), einschließlich eines Lippe-Seitenkanals von Datteln nach Hamm 74 500 000 *M*

   b) verschiedene Ergänzungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal in der Strecke von Dortmund bis Bevergern . . 6 150 000 „

   c) α. einen Schiffahrtkanal vom Dortmund-Ems-Kanal in der Gegend von Bevergern zur Weser in der Gegend von Bückeburg mit Zweigkanälen nach Osnabrück und Minden, einschließlich der Herstellung von Stau-

Zu übertragen . . 80 650 000 *M*

Übertrag . .	80 650 000 *M*	
becken im oberen Quellgebiet der Weser und der Vornahme einiger Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln	81 000 000 „	
β. einen Anschlußkanal aus der Gegend von Bückeburg nach Hannover mit Zweigkanal nach Linden .	39 500 000 „	
d) die Kanalisierung der Lippe oder die Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt	44 600 000 „	
e) Verbesserung der Landeskultur in Verbindung mit den Unternehmungen unter a bis d und dem bereits ausgeführten Dortmund-Ems-Kanal unter Heranziehung der Nächstbeteiligten nach Maßgabe der bestehenden Grundsätze . .	5 000 000 „	
zusammen für den Kanal vom Rhein zur Weser einschließlich der Kanalisierung der Lippe und Nebenanlagen		250 750 000 *M*
2. für Herstellung eines Großschiffahrtwegs Berlin—Stettin (Wasserstraße Berlin—Hohensaathen)		43 000 000 „
3. für Verbesserung der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel sowie der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen		21 175 000 „
4. für die Kanalisierung der Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau sowie für Versuchsbauten auf der Strecke von Breslau bis Fürstenberg a. O. und für Anlage eines oder mehrerer Staubecken		19 650 000 „
zusammen . .		334 575 000 *M*

(Dreihundertvierunddreißig Millionen fünfhundertfünfundsiebzigtausend Mark).

§ 2.

A. Mit der Ausführung des im § 1 unter 1 a bis c bezeichneten Kanals vom Rhein zur Weser mit Anschluß nach Hannover ist nur dann vorzugehen, wenn vor dem 1. Juli 1906 die beteiligten Provinzen oder andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form nachstehende Verpflichtungen übernommen haben, und zwar:

1. hinsichtlich des im § 1 unter 1 a aufgeführten Rhein-Herne-Kanals einschließlich des Lippe-Seitenkanals Datteln—Hamm

   den durch die Schiffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen dieser Kanäle etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der von dem zuständigen Minister festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten dieser Kanäle bis zur Höhe von fünfhundertfünfunddreißigtausend (535 000) Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

   ferner einen Baukostenanteil von vierundzwanzig Millionen achthundertdreißigtausend (24 830 000) Mark aus eigenen Mitteln in jedem Rechnungsjahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen und vom sechzehnten Betriebsjahr ab auch mit $^1/_2$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen dieser Kanäle nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des für den Rhein-Herne-Kanal und den Lippe-Seitenkanal verausgabten Baukapitals mit zusammen $3^1/_2$ vom Hundert nicht ausreichen;

2. hinsichtlich des im § 1 unter 1 c aufgeführten Kanals von Bevergern zur Weser mit Anschluß nach Hannover nebst den genannten Zweigkanälen sowie der Herstellung von Staubecken und einiger Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln

   den durch die Schiffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen dieser Wasserstraßen etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der durch den zuständigen Minister festgestellten Betriebs- und Unterhaltungskosten derselben bis zur Höhe von achthundertsiebenundvierzigtausendfünfhundert (847 500) Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

ferner einen Baukostenanteil von siebenunddreißig Millionen dreihundertfünfzigtausend (37 350 000) Mark aus eigenen Mitteln in den ersten fünf Jahren von der Betriebseröffnung ab mit 1 vom Hundert, für die folgenden fünf Betriebsjahre mit 2 vom Hundert, von da ab in jedem Jahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen, vom sechzehnten Jahre ab auch mit $^1/_2$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen aus diesen Wasserstraßen nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des für diesen Kanal mit Zweigkanälen, für die Staubecken und für die Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln verausgabten Baukapitals mit den für die vorbezeichneten Zeitabschnitte vorgesehenen Sätzen nicht ausreichen.

Die Verbindung zwischen der Weser und dem Kanale vom Rhein zur Weser bei Minden ist erst herzustellen, wenn der Bremische Staat sich verpflichtet hat, in die Weser bei Hemelingen ein Wehr mit Schiffahrtkanal zu bauen und ein Drittel der Kosten der Talsperren im oberen Quellgebiete der Weser sowie der unterhalb Hameln auszuführenden Regulierungsarbeiten in Höhe von sechs Millionen sechshunderttausend (6 600 000) Mark zu übernehmen. Auf diesen Beitrag Bremens werden die Einnahmen des Kanals in gleicher Weise verrechnet wie auf die Verpflichtungen der Interessenten.

B. Mit dem Grunderwerbe für die im § 1 unter 1 d bezeichnete Kanalisierung der Lippe oder für die Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt ist baldmöglichst und mit dem Bau spätestens 1 Jahr nach der Betriebseröffnung des Rhein-Herne-Kanals vorzugehen, wenn vor dem 1. Juli 1906 die beteiligten Provinzen oder andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form die Verpflichtung übernommen haben, den durch die Schiffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen der kanalisierten Lippe oder der Lippe-Seitenkanäle von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanale bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der von dem zuständigen Minister festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten für die Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal und von Hamm bis Lippstadt sowie

für die etwa zu erbauenden Lippe-Seitenkanäle bis zur Höhe von vierhundertdreißigtausend (430 000) Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

ferner einen Baukostenanteil von vierzehn Millionen achthundertsiebzigtausend (14 870 000) Mark aus eigenen Mitteln in jedem Rechnungsjahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen und vom sechzehnten Betriebsjahr ab auch mit $^1/_2$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen dieser Fluß- und Kanalstrecken nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des verausgabten Baukapitals mit zusammen $3^1/_2$ vom Hundert nicht ausreichen.

Bei Berechnung der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten gelangt ein bisher zur Unterhaltung der Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal und von Hamm bis Lippstadt verausgabter Betrag von fünfzigtausend (50 000) Mark zur Absetzung.

Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung der einzelnen, im § 1 unter 1 a, c und d bezeichneten Unternehmungen wird von dem zuständigen Minister festgestellt.

Übersteigen die laufenden Einnahmen einer dieser Unternehmungen in einem Rechnungsjahre die aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten und die zur Verzinsung und Abschreibung des verausgabten Baukapitals mit $3^1/_2$ vom Hundert erforderlichen Beträge, so ist der Überschuß zu verwenden:

zunächst zur weiteren Abschreibung des Baukapitals und

nach vollendeter Abschreibung zur Zurückzahlung der vom Staate und den beteiligten Verbänden einschließlich Bremens in früheren Jahren geleisteten Zubußen nach dem Verhältnisse dieser,

darnach zur Erstattung der vom Staate verausgabten Bauzinsen und

schließlich zur Erstattung der von den letzteren sowie von den Zubußen des Staates und der Verbände mit 3 vom Hundert zu berechnenden Zinsen nach dem Verhältnisse der beiderseitigen Zinsbeträge.

§ 3.

Mit der Ausführung des im § 1 unter 2 bezeichneten Großschiffahrtwegs Berlin—Stettin ist nur dann vorzugehen, wenn vor dem 1. Juli 1906 die beteiligten öffentlichen Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form die Verpflichtung

übernommen haben, hinsichtlich der neu herzustellenden Berlin—Hohensaathener Wasserstraße und des Finow-Kanals

den durch die Schiffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen beider Wasserstraßen etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der durch den zuständigen Minister festgestellten Betriebs- und Unterhaltungskosten derselben bis zur Höhe von sechshundertfünfundfünfzigtausend (655 000) Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

ferner einen Anteil von vierzehn Millionen fünfhunderttausend (14 500 000) Mark an den Baukosten der neuen Wasserstraße aus eigenen Mitteln in jedem Rechnungsjahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen, und mit $^1/_2$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen aus der neuen Wasserstraße und dem Finow-Kanale nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten beider Wasserstraßen zur Verzinsung und Abschreibung des gesamten, für die neue Wasserstraße verausgabten Baukapitals mit zusammen $3^1/_2$ vom Hundert nicht ausreichen.

Die Verpflichtung der beteiligten Verbände, ihren Baukostenanteil mit $^1/_2$ vom Hundert zu tilgen, beginnt mit dem sechzehnten Jahre nach dem von dem zuständigen Minister festgestellten Zeitpunkte der Betriebseröffnung des Großschiffahrtwegs.

Übersteigen die laufenden Einnahmen aus beiden Wasserstraßen in einem Rechnungsjahre die aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten und die zur Verzinsung und Abschreibung des für den Bau der neuen Wasserstraße verausgabten Kapitals mit $3^1/_2$ vom Hundert erforderlichen Beträge, so ist der Überschuß zu verwenden:

zunächst zur weiteren Abschreibung dieses Baukapitals,

sodann zur Verzinsung mit 3 vom Hundert und Tilgung des in Höhe von drei Millionen (3 000 000) Mark noch nicht getilgten Restes derjenigen Beträge, die seinerzeit zur Herstellung zweiter Schleusen am Finow-Kanal erforderlich geworden sind, und

nach vollendeter Abschreibung beider Baukapitalien zur Zurückzahlung der vom Staate und den beteiligten Verbänden in früheren Jahren geleisteten Zubußen, einschließlich der Ausfälle des Staates an der Verzinsung des vorbezeichneten Kapitalrestes von 3 000 000 Mark, nach dem Verhältnisse des beiderseitigen Guthabens,

darnach zur Erstattung der vom Staate verausgabten Bauzinsen und

schließlich zur Erstattung der von den letzteren, sowie von den Zubußen des Staates und der Verbände mit 3 vom Hundert zu berechnenden Zinsen nach dem Verhältnisse der beiderseitigen Zinsbeträge.

§ 4.

Mit der Ausführung der im § 1 unter 3 bezeichneten Bauten an der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel sowie an der Warthe ist nur dann vorzugehen, wenn vor dem 1. Juli 1906 hinsichtlich der Unteren Netze von der Dragemündung aufwärts, sowie des Bromberger Kanals und der Unteren Brahe die Provinz Posen oder andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form die Verpflichtung übernommen haben,

den durch die Schiffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der von dem zuständigen Minister festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten bis zur Höhe von fünfhundertsechsundfünfzigtausend (556 000) Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

ferner einen Baukostenanteil von sechs Millionen dreihunderttausend (6 300 000) Mark aus eigenen Mitteln in den ersten fünf Jahren von dem durch den zuständigen Minister festgestellten Zeitpunkte der Betriebseröffnung ab mit 1 vom Hundert, für die folgenden fünf Betriebsjahre mit 2 vom Hundert, von da ab in jedem Jahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen, vom sechzehnten Jahre ab auch mit $^1/_2$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des für den nunmehrigen Ausbau der Wasserstraße verausgabten Baukapitals mit den für die vorbezeichneten Zeitabschnitte vorgesehenen Sätzen nicht ausreichen. Dem verausgabten Baukapitale tritt ein Betrag von 1 456 000 Mark für bereits in Angriff genommene Ergänzungs- und Erweiterungsbauten an den vorhandenen vier Staustufen der Lebhaften Netze und an der Unteren Brahe hinzu.

Übersteigen auf der Unteren Netze von der Dragemündung aufwärts, auf dem Bromberger Kanal und der Unteren Brahe die laufenden Einnahmen in einem Jahre die aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten und die Beträge, welche zur

Verzinsung und Abschreibung des verausgabten Baukapitals mit $3^{1}/_{2}$ vom Hundert erforderlich sind, so ist der Überschuß zu verwenden:

zunächst zur weiteren Abschreibung dieses Kapitals,

sodann zur Verzinsung eines in den letzten Jahrzehnten zur Verbesserung der Wasserstraßen der Unteren Brahe und der Unteren regulierten Netze ausgegebenen Baukapitals von acht Millionen dreihunderttausend (8 300 000) Mark mit 3 vom Hundert und zu dessen Tilgung,

sodann nach vollendeter Abschreibung beider Kapitalien zur Zurückzahlung der vom Staate und den beteiligten Verbänden in früheren Jahren seit der Eröffnung des Betriebs auf der ausgebauten Wasserstraße geleisteten Zubußen, einschließlich der Ausfälle an der Verzinsung des vorbezeichneten Kapitals von 8 300 000 *M*, nach dem Verhältnisse des beiderseitigen Guthabens,

darnach zur Erstattung der von dem Staate verausgabten Bauzinsen und

schließlich zur Erstattung der von den letzteren sowie von den Zubußen des Staates und der Verbände mit 3 vom Hundert zu berechnenden Zinsen nach dem Verhältnisse der beiderseitigen Zinsbeträge.

§ 5.

Mit der Ausführung der im § 1 unter 4 bezeichneten Bauten ist nur dann vorzugehen, wenn vor dem 1. Juli 1906 hinsichtlich der Kanalisierung der Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau die Provinz Schlesien oder andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form die Verpflichtung übernommen haben,

den durch die Schiffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen dieser Flußstrecke und des Großschiffahrtwegs bei Breslau etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der durch den zuständigen Minister festgestellten Betriebs- und Unterhaltungskosten dieser Flußstrecke und des Großschiffahrtwegs bei Breslau bis zur Höhe von zweihundertfünfzehntausend (215 000) Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

ferner einen Baukostenanteil von fünf Millionen einhunderttausend (5 100 000) Mark aus eigenen Mitteln in den ersten fünf Jahren von der Betriebseröffnung ab mit 1 vom Hundert, für die folgenden fünf Betriebsjahre mit 2 vom Hundert, von da ab in jedem Jahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen, vom sechzehnten

Jahre ab auch mit $^1/_2$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen aus dieser Flußstrecke und des Großschiffahrtweges bei Breslau nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des für die Kanalisierung von der Neißemündung bis Breslau verausgabten Baukapitals mit den für die vorbezeichneten Abschnitte vorgesehenen Sätzen nicht ausreichen.

Bei Berechnung der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten gelangt ein bisher zur Unterhaltung der freien Flußstrecke verausgabter Betrag von einhundertneunzigtausend (190000) Mark zur Absetzung.

Der Zeitpunkt der Beendigung der Kanalisierungsarbeiten wird von dem zuständigen Minister festgestellt.

Übersteigen die laufenden Einnahmen in einem Rechnungsjahre die um 190 000 *M* gekürzten Betriebs- und Unterhaltungskosten der zu kanalisierenden Flußstrecke einschließlich des Großschiffahrtweges bei Breslau und die zur Verzinsung und Abschreibung des für die Kanalisierung verausgabten Baukapitals mit $3^1/_2$ vom Hundert erforderlichen Beträge, so ist der Überschuß zu verwenden:

zunächst zur weiteren Abschreibung des Baukapitals für die Kanalisierung.

sodann zur Verzinsung mit 3 vom Hundert des für die Erbauung des Großschiffahrtweges bei Breslau und der Schleusenanlagen bei Brieg und Ohlau verwendeten Baukapitals von sechs Millionen fünfhunderttausend (6 500 000) Mark und zu dessen Tilgung,

sodann nach vollendeter Abschreibung beider Kapitalien zur Zurückzahlung der vom Staate und den beteiligten Verbänden in früheren Jahren seit der Beendigung der Kanalisierungsarbeiten geleisteten Zubußen, einschließlich der Ausfälle an der Verzinsung des vorbezeichneten Kapitals von 6 500 000 *M*, nach dem Verhältnisse des beiderseitigen Guthabens,

darnach zur Erstattung der vom Staate verausgabten Bauzinsen und

schließlich zur Erstattung der von den letzteren sowie von den Zubußen des Staates und der Verbände mit 3 vom Hundert zu berechnenden Zinsen nach dem Verhältnisse der beiderseitigen Zinsbeträge.

§ 6.

Wenn und soweit durch die Inbetriebnahme des Großschifffahrtweges Berlin—Stettin die Wettbewerbsverhältnisse der schlesischen Montanindustrie, insbesondere für Steinkohlen und Eisen, trotz der für die Oder vorgesehenen und bis dahin ausgeführten Verbesserungen gegenüber anderen (in- und ausländischen) Montanerzeugnissen ungünstig verschoben werden, sind alsbald diejenigen weiteren Maßnahmen zu treffen, welche geeignet sind, die vorher vorhanden gewesene Frachtenspannung in dem Schnittpunkte Berlin zwischen den schlesischen Revieren einerseits und den konkurrierenden Revieren (für England ab Stettin gerechnet) andererseits aufrecht zu erhalten.

§ 7.

Die Erlöse aus der Wiederveräußerung von Grundstücken, die über den dauernden Bedarf hinaus für Bauzwecke erworben werden, sind den Baufonds, solange diese noch offen sind, wieder zuzuführen (§ 20 des Gesetzes, betreffend den Staatshaushalt vom 11. Mai 1898, Gesetz-Samml. S. 77), nach Schließung derselben aber von den aufgewendeten Baukapitalien abzuschreiben.

§ 8.

Die Beträge, welche von den beteiligten Verbänden auf Grund der vorbezeichneten Verpflichtungen der Staatskasse oder jenen von dieser zu erstatten sind, werden für jedes Rechnungsjahr nach Anhörung von Vertretern der Verbände von dem zuständigen Minister und dem Finanzminister endgültig festgestellt.

§ 9.

Bei der Aufbringung und Unterverteilung der aus diesen Verpflichtungen den Provinzen, Kreisen und Gemeinden erwachsenden Lasten finden die gesetzlichen Vorschriften über die Mehr- und Minderbelastung einzelner Kreise und Kreisteile sowie der §§ 9 und 20 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Gesetz-Samml. S. 152) Anwendung.

§ 10.

Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Deckung der im § 1 erwähnten, jedoch um den nach § 2 A 2 Abs. 4 zu leistenden Beitrag Bremens verminderten Kosten im Wege der Anleihe eine

entsprechende Anzahl von Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

An Stelle der Schuldverschreibungen können vorübergehend Schatzanweisungen ausgegeben werden. Der Fälligkeitstermin ist in den Schatzanweisungen anzugeben. Der Finanzminister wird ermächtigt, die Mittel zur Einlösung dieser Schatzanweisungen durch Ausgabe von neuen Schatzanweisungen und von Schuldverschreibungen in dem erforderlichen Nennbetrage zu beschaffen.

Die Schatzanweisungen können wiederholt ausgegeben werden. Schatzanweisungen oder Schuldverschreibungen, die zur Einlösung von fällig werdenden Schatzanweisungen bestimmt sind, hat die Hauptverwaltung der Staatsschulden auf Anordnung des Finanzministers vierzehn Tage vor dem Fälligkeitstermine zur Verfügung zu halten. Die Verzinsung der neuen Schuldpapiere darf nicht vor dem Zeitpunkte beginnen, mit dem die Verzinsung der einzulösenden Schatzanweisungen aufhört.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schatzanweisungen und die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe sowie wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197), des Gesetzes vom 8. März 1897 (Gesetz-Samml. S. 43) und des Gesetzes vom 3. Mai 1903 (Gesetz-Samml. S. 155) zur Anwendung.

§ 11.

In Verbindung mit den in diesem Gesetze vorgesehenen Unternehmungen ist eine Verbesserung der Landeskulturverhältnisse nach Möglichkeit herbeizuführen.

Bei der Aufstellung, Ausarbeitung und Ausführung der Pläne haben die Organe der landwirtschaftlichen Verwaltung mitzuwirken.

Bei der Entscheidung über Beschwerden im Planfeststellungsverfahren (§ 22 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874, § 13 dieses Gesetzes) ist der Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zuzuziehen, sofern Landeskulturinteressen in Betracht kommen.

§ 12.

Dem Staate liegt bei Durchführung der in diesem Gesetze vorgesehenen Unternehmungen die Herstellung derjenigen Anlagen ob, die für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachteile notwendig sind, ingleichen die Unterhaltung dieser Anlagen, soweit sie über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht.

Wo die Herstellung der Anlagen zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile mit der Ausführung des Bauplanes nicht vereinbar oder wirtschaftlich nicht gerechtfertigt erscheint, ist Schadenersatz zu gewähren. Hat der Grundeigentümer nicht bereits nach geltendem Rechte einen Anspruch auf Entschädigung, so ist der Schaden insoweit zu ersetzen, als die Billigkeit nach den Umständen eine Schadloshaltung erfordert.

§ 13.

Soweit nicht eine Planfestsetzung im Enteignungsverfahren stattfindet, erfolgt die Feststellung der Verpflichtungen des Staates nach folgenden Bestimmungen:

Ein Auszug aus dem von dem zuständigen Minister genehmigten Bauplan, aus dem die gemäß § 12 herzustellenden Anlagen zu ersehen sind, ist in jedem Gemeinde- oder Gutsbezirke während zwei Wochen zu jedermanns Einsicht offenzulegen. Während dieser Zeit kann jeder Beteiligte Einwendungen gegen den Plan erheben. Zeit und Ort der Offenlegung sowie die Stelle, bei welcher solche Einwendungen in bezug auf die herzustellenden Anlagen schriftlich oder mündlich zu Protokoll erhoben werden können, ist durch das Kreisblatt und in ortsüblicher Weise bekannt zu machen. Auch der Gemeinde- oder Gutsvorstand hat das Recht, Einwendungen zu erheben. Nach Ablauf der Frist sind die Einwendungen durch einen Beauftragten des Regierungspräsidenten mit den Beteiligten und der Bauverwaltung, nötigenfalls unter Zuziehung von Sachverständigen, zu erörtern. Nach Abschluß der Erörterung erfolgt die Feststellung der dem Staate obliegenden Verpflichtungen durch den Bezirksausschuß.

Gegen den Beschluß steht, soweit es sich um die Höhe der Entschädigung handelt, binnen neunzig Tagen der Rechtsweg, im übrigen binnen zwei Wochen die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu. Die Frist für die Beschreitung des Rechtswegs läuft, sofern Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten eingelegt ist, von der Zustellung der Entscheidung auf diese Beschwerde.

Sofern mit der Bauausführung eine besondere Behörde betraut ist, steht auch dieser die Beschwerde zu; ihr ist der Beschluß zuzustellen.

§ 14.

Wegen solcher nachteiliger Folgen, welche erst nach der Erörterung vor dem Beauftragten des Regierungspräsidenten erkennbar werden, steht dem Entschädigungsberechtigten ein Anspruch auf Errichtung von Anlagen oder Schadenersatz (§ 12) bis zum Ablaufe von drei Jahren nach der Ausführung des Teiles der Anlage zu, durch welchen er benachteiligt wird. Die Feststellung der Verpflichtung des Staates erfolgt sinngemäß nach den im § 13 gegebenen Vorschriften.

§ 15.

Fehlt einem Grundstücke der Anschluß an den Kanal vom Rhein zur Weser, an den Anschluß nach Hannover, an den Lippe-Kanal oder an einen der Zweigkanäle oder Häfen dieser Schiffahrtstraßen und erscheint die Herstellung des Anschlusses aus Gründen des öffentlichen Wohles, insbesondere im Interesse der Förderung des Kanalverkehrs geboten, so bedarf es für die Ausführung des Anschlusses zur Enteignung einer Königlichen Verordnung nicht, vorausgesetzt, daß nicht der Eigentümer zur Abtretung des mit Gebäuden besetzten Grund und Bodens und der damit in Verbindung stehenden, eingefriedigten Hofräume gegen seinen Willen angehalten werden soll. Die Zulässigkeit der Enteignung wird von dem Bezirksausschusse ausgesprochen.

§ 16.

Dem Staate kann an dem Kanale vom Rhein zur Weser, an dem Anschlusse nach Hannover, an dem Lippe-Kanal oder an einem der Zweigkanäle und Häfen dieser Schiffahrtstraßen durch Königliche Verordnung das Recht zur Enteignung solcher Grund-

stücke verliehen werden, deren Erwerb zur Erreichung der mit dem Unternehmen in Verbindung stehenden, auf das öffentliche Wohl gerichteten staatlichen Zwecke erforderlich ist. Von dem Enteignungsrecht ist spätestens bis zum 1. Juli 1909 Gebrauch zu machen. Auch darf es zu beiden Seiten des Kanals nicht über eine Linie hinaus ausgedehnt werden, welche sich in der Entfernung von 1 km von der Kanalmittellinie hinzieht.

§ 17.

Zur Durchführung der in diesem Gesetze beschlossenen Arbeiten wird neben dem aus den Garantieverbänden zu bildenden Beirat ein aus Kommissarien der Regierung und Vertretern der verschiedenen in Betracht kommenden Interessenten bestehender Wasserstraßenbeirat gebildet.

Der Vorsitzende und sein Stellvertreter werden vom König ernannt.

Das Nähere wird durch Königliche Verordnung geregelt.

§ 18.

Auf dem Kanale vom Rhein zur Weser, auf dem Anschlusse nach Hannover, auf dem Lippe-Kanal und auf den Zweigkanälen dieser Schiffahrtstraßen ist einheitlicher staatlicher Schleppbetrieb einzurichten. Privaten ist auf diesen Schiffahrtstraßen die mechanische Schlepperei untersagt. Zum Befahren dieser Schiffahrtstraßen durch Schiffe mit eigener Kraft bedarf es besonderer Genehmigung.

Die näheren Bestimmungen über die Einrichtung des Schleppmonopols und die Bewilligung der erforderlichen Geldmittel werden einem besonderen Gesetze vorbehalten.

§ 19.

Auf den im Interesse der Schiffahrt regulierten Flüssen sind Schiffahrtabgaben zu erheben.

Die Abgaben sind so zu bemessen, daß ihr Ertrag eine angemessene Verzinsung und Tilgung derjenigen Aufwendungen ermöglicht, die der Staat zur Verbesserung oder Vertiefung jedes dieser Flüsse über das natürliche Maß hinaus im Interesse der Schiffahrt gemacht hat.

Die Erhebung dieser Abgaben hat spätestens mit Inbetriebsetzung des Rhein-Weser-Kanals oder eines Teiles desselben zu beginnen.

§ 20.

Die Ausführung dieses Gesetzes erfolgt durch die zuständigen Minister.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Gibraltar, den 1. April 1905.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bülow. Schönstedt. Gr. v. Posadowsky. v. Tirpitz. Studt. Frhr. v. Rheinbaben v. Podbielski. Möller. v. Budde. v. Einem. Frhr. v. Richthofen. v. Bethmann-Hollweg.

Anlage 4.

Gesetz, betreffend Maßnahmen zur Regelung der Hochwasser-, Deich-, und Vorflutverhältnisse an der oberen und mittleren Oder. Vom 12. August 1905.

(Ges.-Samml. S. 335.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen usw. verordnen mit Zustimmung beider Häuser des Landtags, was folgt:

§ 1.

Zur Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse hat der Oberpräsident der Provinz Schlesien nach Benehmen mit dem Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg für den Oderstrom von der österreichischen Grenze bis zum Eintritt in die Provinz Pommern, für die Ufer und das natürliche Überschwemmungsgebiet einen Plan aufzustellen.

Die Abgrenzung des Überschwemmungsgebietes erfolgt im Zweifelsfalle durch den zuständigen Minister nach Anhörung des Oderstromausschusses (§ 2).

Der Plan ist nach Anhörung des Oderstromausschusses und der Provinzialausschüsse der Provinzen Schlesien und Brandenburg durch den zuständigen Minister festzusetzen. Vor Festsetzung des Planes ist derselbe öffentlich auszulegen oder in anderer Weise den Interessenten bekannt zu machen. Anträge auf Abänderungen sind innerhalb vier Wochen nach der erfolgten Bekanntmachung bei dem Oberpräsidenten der Provinz Schlesien zu stellen. Die Gesamtkosten dürfen den Betrag von 60 000 000 *M* nicht übersteigen.

§ 2.

Zur gutachtlichen Mitwirkung bei der Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse der Oder (§ 1) wird am Amtssitze des Oberpräsidenten von Schlesien ein Oderstrom-

ausschuß gebildet. Er besteht aus dem Oberpräsidenten von Schlesien oder seinem Stellvertreter als Vorsitzenden, dem Oberpräsidenten von Brandenburg oder einem von ihm zu bestimmenden Vertreter, dem Landeshauptmann von Schlesien und dem Landesdirektor von Brandenburg bezw. den von ihnen mit ihrer Vertretung beauftragten Beamten, dem Oder-Strombaudirektor, je einem von den Oberpräsidenten von Brandenburg und Schlesien zu bestimmenden Meliorationsbaubeamten sowie aus vier von dem Provinzialausschusse von Schlesien und drei von dem Provinzialausschusse von Brandenburg zu wählenden Mitgliedern. Von den von dem Provinzialausschusse von Schlesien zu wählenden soll tunlichst ein Mitglied Deichhauptmann sein.

Für die sieben gewählten Mitglieder werden sieben Stellvertreter in gleicher Weise gewählt.

Bei der Beschlußfassung steht dem Vorsitzenden, dem Oberpräsidenten von Brandenburg, dem Landeshauptmanne von Schlesien, dem Landesdirektor von Brandenburg sowie den von den Provinzialausschüssen gewählten Mitgliedern je eine Stimme zu. Die übrigen Mitglieder haben beratende Stimme. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

Der Oderstromausschuß wird vom Oberpräsidenten von Schlesien zusammenberufen; die Berufung muß erfolgen auf Ersuchen des Oberpräsidenten von Brandenburg sowie auf Antrag von zwei Mitgliedern.

§ 3.

Auf die gewählten Mitglieder des Oderstromausschusses und ihre Stellvertreter finden die Bestimmungen über den Provinzialrat in den §§ 10 Abs. 2, 11, 12 und 14, auf die Beschlußfähigkeit des Oderstromausschusses der § 15 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetzsamml. S. 195) mit der Maßgabe Anwendung, daß, wo in diesen Vorschriften der Provinzialausschuß genannt ist, der Provinzialausschuß derjenigen Provinz eintritt, welcher der Gewählte angehört. Auf das Verfahren des Oderstromausschusses finden die für das Beschlußverfahren vor dem Provinzialrate geltenden Bestimmungen der §§ 115, 118, 119 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetzsamml. S. 195) sinngemäße Anwendung.

Die gewählten Mitglieder und die Stellvertreter erhalten Tagegelder und Reisekosten nach den für Staatsbeamte der vierten Rangklasse bestehenden gesetzlichen Vorschriften.

§ 4.

Der festgesetzte Plan ist auszuführen. Zu wesentlichen Änderungen bedarf es der Genehmigung des zuständigen Ministers, welche nach Anhörung des Oderstromausschusses und des zuständigen Provinzialausschusses durch den Oberpräsidenten von Schlesien einzuholen ist.

Die Erteilung der zu den planmäßigen Arbeiten auf Grund gesetzlicher Vorschriften erforderlichen Genehmigungen verbleibt den zuständigen Behörden.

Soweit nach diesem Gesetze der Bezirksausschuß zu beschließen hat, ist der Oberpräsident von Schlesien befugt, sich in der Sitzung durch einen ihm beigegebenen Beamten vertreten zu lassen. Dieser Vertreter hat beratende Stimme. Zur Einlegung der Beschwerde gegen Beschlüsse des Bezirksausschusses ist auch der Oberpräsident von Schlesien befugt; die Beschlüsse sind ihm zuzustellen.

§ 5.

Der Oberpräsident von Schlesien bestimmt nach Anhörung des Oderstromausschusses, in welcher Reihenfolge die in dem festgesetzten Plane vorgesehenen Arbeiten auszuführen sind, und überweist zu diesem Zwecke den betreffenden Teil des Planes der zur Ausführung zuständigen Stelle.

Die Ausführung erfolgt, wenn nicht im Einzelfall etwas anderes vereinbart wird:

1. soweit die Arbeiten ausschließlich oder wesentlich einzelnen öffentlichen Korporationen oder Verbänden zum Vorteil gereichen, durch diese;
2. soweit es sich um Arbeiten am Strom handelt, durch die Oder-Strombauverwaltung;
3. soweit es sich um sonstige Arbeiten handelt, welche im allgemeinen Interesse der Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse an der Oder erforderlich sind, durch den zuständigen Regierungspräsidenten.

Im Zweifelsfall entscheidet der zuständige Minister nach Anhörung des Oderstromausschusses und des zuständigen Provinzialausschusses, durch wen die Ausführung zu erfolgen hat.

§ 6.

Die Ausführung beginnt mit der Aufstellung eines Sonderplanes für die Arbeiten. Der Sonderplan ist öffentlich auszulegen und sodann nach Anhörung des Oderstromausschusses und des zuständigen Provinzialausschusses durch den Oberpräsidenten von Schlesien festzusetzen. Anträge auf Abänderungen sind innerhalb vier Wochen nach der erfolgten Bekanntmachung bei dem Oberpräsidenten der Provinz Schlesien zu stellen. Soweit dabei wesentliche Änderungen des Gesamtplans in Frage kommen, findet die Vorschrift des § 4 Abs. 1 Anwendung.

§ 7.

Die durch die Ausführung entstehenden Kosten sind zu tragen:

1. soweit es sich um Maßnahmen handelt, welche einzelnen öffentlichen Verbänden oder Korporationen zum Vorteil gereichen, von diesen nach Verhältnis ihres Vorteils; falls die Verpflichteten leistungsunfähig sind oder soweit die Kosten den Vorteil der Verpflichteten übersteigen, haben die Provinz und der Staat Beihilfen zu gewähren;

2. soweit es sich um Maßnahmen handelt, welche im allgemeinen Interesse der Regelung der Hochwasser-, Deich- und Vorflutverhältnisse an der Oder erforderlich sind, von der Provinz und dem Staate, vorbehaltlich der Heranziehung der öffentlichen Verbände und Korporationen, wenn und insoweit solche durch diese Maßnahmen Vorteil erlangen.

Bei mangelndem Einverständnis der Beteiligten über die Aufbringung der Kosten beschließt:

a) darüber, ob Maßnahmen der vorstehend unter 1 oder unter 2 gedachten Art vorliegen, nach Erörterung der Einwendungen mit den Beteiligten und nach Anhörung des Oderstromausschusses im Einvernehmen mit dem Provinzialausschusse der Oberpräsident von Schlesien. Falls kein Einvernehmen erzielt wird oder im Fall der Beschwerde gegen den Beschluß, welche innerhalb vier Wochen beim Oberpräsidenten von Schlesien anzubringen ist, entscheidet der zuständige Minister;

b) darüber, ob und inwieweit die Kosten den Vorteil übersteigen, über das Maß der Beiträge der Verbände und Korporationen im Falle von 2 sowie über die Verteilung der von den öffentlichen Verbänden und Korporationen aufzubringenden Beträge unter diese nach Anhörung des Oderstromausschusses und des Provinzialausschusses der Bezirksausschuß. Gegen den Beschluß des Bezirksausschusses findet binnen vier Wochen die Beschwerde an den zuständigen Minister statt, welche beim Bezirksausschuß anzubringen ist und auch dem Regierungspräsidenten zusteht;

c) darüber, ob öffentliche Verbände oder Korporationen leistungsfähig sind, im Einvernehmen mit dem Provinzialausschusse der zuständige Minister.

Den Gemeinden steht das Recht zu, die Grundeigentümer zu den Kosten heranzuziehen, wenn und soweit diese durch die Maßnahmen Vorteil haben. Die Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Gesetzsamml. S. 152) finden — mit Ausnahme des § 9 Abs. 1 und 2 — sinngemäß Anwendung.

Die auf die Provinz und den Staat entfallenden Kosten werden im Einzelfalle im Verhältnis von $1/5$ zu $4/5$ zwischen beiden geteilt. Die Kosten für den Umbau fiskalischer Bauwerke trägt der Staat allein; für die Oderregulierung von Küstrin bis Raduhn zahlt der Staat vorweg 7 000 000 *M.*

§ 8.

Der Bezirksausschuß beschließt über die Verstärkung, Verlegung, Tieferlegung und Niederlegung bestehender Deiche, über die Umwallung von Ortschaften oder einzelnen Gehöften mit Deichen, die Untersagung der Wiederherstellung zerstörter Deiche, über die sonstigen zur Freilegung des Hochwasserprofils erforderlichen Maßnahmen sowie darüber, in welchem Umfange die Beteiligten verpflichtet sind, zur Durchführung dieser Maßnahmen die Entziehung oder Beschränkung von Grundeigentum oder von Rechten an ihm zu dulden. Zur Stellung des Antrages ist auch der Regierungspräsident befugt.

Vor der Beschlußfassung sind die Beteiligten, nötigenfalls nach Erlaß eines öffentlichen Aufgebots, zu hören. Der Beschluß ist den zur Tragung der Kosten der Ausführung Ver-

pflichteten, den beteiligten Verbänden sowie denjenigen, welche an dem Verfahren teilgenommen haben, zuzustellen. Über Einsprüche, welche binnen einer Frist von vier Wochen nach der Zustellung geltend zu machen sind, entscheidet der zuständige Minister.

Der Regierungspräsident hat die zur Ausführung des Beschlusses erforderlichen Anordnungen gegenüber den Beteiligten zu treffen.

§ 9.

Die Eigentümer der durch die angeordneten Maßnahmen (§ 8) betroffenen Grundstücke haben Anspruch auf Entschädigung. Der Betrag des Schadens, welchen Nutzungs- und Gebrauchsberechtigte mit Einschluß der Pächter und Mieter durch die Entziehung oder dauernde Beschränkung des Grundeigentums erleiden, ist, soweit er nicht in der für das betroffene Grundstück bestimmten Entschädigung oder in der an ihr zu gewährenden Nutzung begriffen ist, besonders zu ersetzen. Die Entschädigung ist nach dem Werte zu bemessen, den das Grundstück zur Zeit der Bekanntmachung des Sonderplanes (§ 6) hatte Der außerordentliche Wert ist bei Festsetzung der Entschädigung nicht in Anrechnung zu bringen.

Für Neubauten, Anpflanzungen, sonstige neue Anlagen und Verbesserungen wird eine Vergütung nicht gewährt, wenn aus der Art der Anlage, dem Zeitpunkte ihrer Errichtung oder den sonst obwaltenden Umständen erhellt, daß dieselben nur in der Absicht vorgenommen sind, eine höhere Entschädigung zu erzielen.

§ 10.

Soweit nicht die Regulierung des Schadens in dem nachstehend vorgesehenen Umlegungsverfahren erfolgt, ist die Entschädigung in Geld zu zahlen Über diese Entschädigung beschließt auf Antrag der Bezirksausschuß. Über die Höhe der Entschädigung steht gegen den Beschluß binnen vier Wochen nach erfolgter Zustellung sowohl dem Entschädigungsverpflichteten als auch den Berechtigten der Rechtsweg offen.

Nach Zahlung oder Hinterlegung der durch Beschluß des Bezirksausschusses festgesetzten Entschädigung wird die Ausführung der Maßnahmen durch die Beschreitung des Rechtsweges nicht aufgehalten.

§ 11.

Auf Ersuchen des Regierungspräsidenten stellt die zuständige Generalkommission durch Beschluß fest, ob die nach § 8 angeordneten Maßnahmen einen solchen Einfluß auf die betroffenen Grundstücke ausüben, daß eine Änderung im Wirtschaftsbetriebe notwendig wird.

Der Beschluß ist, soweit es erforderlich erscheint, unter Bezugnahme auf Lagepläne, zweimal in die Kreisblätter einzurücken und in den beteiligten Gemeinden und Gutsbezirken auf ortsübliche Weise bekannt zu machen.

Gegen den Beschluß steht den Beteiligten und dem Regierungspräsidenten die Beschwerde an das Ober-Landeskulturgericht binnen einer Frist von vier Wochen nach erfolgter Bekanntmachung zu.

§ 12.

Steht nach § 11 fest, daß eine anderweite Regelung der wirtschaftlichen Verhältnisse beteiligter Grundstücke erforderlich ist, so hat die Generalkommission das Umlegungsverfahren einzuleiten. Auf das Verfahren findet das Gesetz vom 2. April 1872, betreffend die Ausdehnung der Gemeinheitsteilungsordnung vom 7. Juni 1821 auf die Zusammenlegung von Grundstücken, welche einer gemeinschaftlichen Benutzung nicht unterliegen (Gesetzsamml. S. 329), Anwendung, soweit nicht die nachfolgenden Bestimmungen Abweichungen enthalten. Eines Antrages der beteiligten Eigentümer bedarf es nicht.

§ 13.

Die Umlegung umfaßt die von der angeordneten Maßnahme (§ 8) betroffenen Grundstücke und Grundstücksteile ohne Rücksicht auf die aus § 1 des Gesetzes vom 2. April 1872 sich ergebenden Beschränkungen der Umgrenzung. Insoweit es zur Erreichung der Zwecke des Umlegungsverfahrens erforderlich erscheint, ist die Generalkommission befugt, auch Grundstücke, die von den angeordneten Maßnahmen nicht betroffen werden, zum Verfahren zuzuziehen

Die §§ 3 und 6 Abs. 1 des Gesetzes vom 2. April 1872 kommen bei dem hiernach durchzuführenden Umlegungsverfahren nicht zur Anwendung, § 3 jedoch nur dann nicht, wenn überwiegende Rücksichten des Hochwasserschutzes seine Ausschaltung erfordern.

Der Umlegungsbezirk ist durch Beschluß der Generalkommission festzustellen. Der Beschluß ist nach den Vorschriften des § 11 Abs. 2 öffentlich bekannt zu machen. Gegen den Beschluß findet binnen einer Frist von vier Wochen vom Tage der Bekanntmachung an die Beschwerde an das Ober-Landeskulturgericht statt.

§ 14.

Wird eine Abschätzung nicht landwirtschaftlich benutzter Grundstücke (baulicher Anstalten, Forsten usw.), für welche es besonderer, bei den praktischen Landwirten nicht allgemein vorauszusetzender Sachkenntnis bedarf, erforderlich, so werden der eine Sachverständige von dem beteiligten Eigentümer, der zweite von dem Entschädigungsverpflichteten und etwaige weitere Sachverständige durch die Generalkommission bestimmt.

§ 15.

Die Beteiligten haben erforderlichenfalls auch die Veränderung ihres bisherigen Wirtschaftsbetriebes und eine Verlegung ihrer Gehöfte zu dulden. Die mit einer Änderung von Wirtschaftsbetrieben oder der Verlegung von Höfen verbundene Herstellung oder Veränderung von Gebäuden gehört zu den Folgeeinrichtungen. In dem Umlegungsverfahren kann bestimmten Grundstücken die öffentliche Last auferlegt werden, daß sie in bestimmter Art benutzt werden müssen, von welcher nur mit Genehmigung des Regierungspräsidenten abgegangen werden kann.

§ 16.

Soweit in dem Umlegungsverfahren eine Entschädigung durch Land nicht möglich oder nicht zweckmäßig ist, erfolgt sie durch Geld

Die Geldentschädigung unterliegt, sofern sie den Betrag von 100 *M* übersteigt, dem Verwendungsverfahren nach den für die Verwendung von Ablösungskapitalien geltenden Vorschriften.

§ 17.

Die Kosten des Beschlußverfahrens und des Verwendungsverfahrens sowie die Regulierungskosten des Umlegungsverfahrens bleiben außer Ansatz. Die Nebenkosten und die Folgeeinrichtungskosten, soweit sie unmittelbar durch die angeordneten Maßnahmen (§ 8) veranlaßt werden, hat der Entschädigungsverpflichtete zu tragen.

Die Bestimmungen über die in Auseinandersetzungssachen bestehende Stempel- und Gebührenfreiheit (§ 4d des Stempelsteuergesetzes vom 31. Juli 1895, Gesetzsamml. S. 413, § 7 des Preußischen Gerichtskostengesetzes in der Fassung vom 6. Oktober 1899, Gesetzsamml. S. 326) finden auch in dem Umlegungsverfahren nach diesem Gesetz Anwendung.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Wilhelmshöhe, den 12. August 1905

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bülow. Studt. Frhr. v. Rheinbaben. v. Podbielski.
Möller. v. Budde. v. Einem. v. Bethmann-Hollweg

Gesetz zur Verhütung von Hochwassergefahren. Vom 16. August 1905. (Ges.-Samml. S. 342.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen usw. verordnen mit Zustimmung beider Häuser des Landtags Unserer Monarchie, was folgt:

§ 1.

Für die bei Hochwasser gefahrbringenden Wasserläufe wird das nicht hochwasserfrei eingedeichte Überschwemmungsgebiet, welches den Bestimmungen dieses Gesetzes unterliegen soll, festgestellt

In diesem Gebiete dürfen nicht ohne Genehmigung

1. Erhöhungen der Erdoberfläche und über die Erdoberfläche hinausragende Anlagen (Deiche, Dämme, Gebäude, Mauern und sonstige bauliche Anlagen, Feldziegeleien, Einfriedigungen, Baum- und Strauchpflanzungen und ähnliche Anlagen) neu ausgeführt, erweitert, verlegt,
2. Deiche, deichähnliche Erhöhungen und Dämme ganz oder teilweise beseitigt werden

Schutzmaßregeln, die in Notfällen für die Dauer der Gefahr getroffen werden, bedürfen keiner Genehmigung im Sinne dieses Gesetzes.

§ 2

Der Oberpräsident hat ein Verzeichnis derjenigen Wasserläufe aufzustellen, auf welche der § 1 Anwendung finden soll, unter gesonderter Aufführung der schiffbaren und der besonders hochwassergefährlichen sowie der sonstigen Wasserläufe.

In dem Verzeichnis ist für jeden Wasserlauf Bestimmung zu treffen, ob die Vorschrift des § 1 für die ganze Breite des Überschwemmungsgebiets und für den Wasserlauf in seiner ganzen Länge oder nur für Teile des Überschwemmungsgebiets oder des Wasserlaufs Anwendung finden soll. Zugleich kann Bestimmung getroffen werden, für welche Unternehmungen die Vorschriften des § 1 Anwendung finden.

Das Verzeichnis wird für jeden Wasserlauf, erforderlichenfalls unter Beifügung von Lageplänen, öffentlich ausgelegt. Die Auslegung ist durch die Kreisblätter und in ortsüblicher Weise bekannt zu machen. In der Bekanntmachung ist anzugeben, bei welcher Stelle innerhalb einer auf mindestens sechs Wochen nach der Bekanntmachung in den Kreisblättern zu bemessenden Frist Einwendungen gegen den Plan erhoben werden können.

Nach Erörterung der rechtzeitig erhobenen Einwendungen mit den Beteiligten beschließt der Provinzialrat. Gegen dessen Beschluß ist innerhalb zwei Wochen die Beschwerde an den Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zulässig. Die Beschwerde steht auch dem Oberpräsidenten zu.

Nach Erledigung der Einwendungen oder fruchtlosem Ablauf der dafür gegebenen Frist erfolgt die endgültige Feststellung des Verzeichnisses für jeden Wasserlauf durch den Oberpräsidenten. Die Feststellung ist durch die Amtsblätter zu veröffentlichen.

Abänderungen des Verzeichnisses erfolgen in demselben Verfahren.

In den Hohenzollernschen Landen tritt an die Stelle des Oberpräsidenten der Regierungspräsident, an die Stelle des Provinzialrates der Bezirksausschuß.

§ 3.

Zuständig für die Genehmigung (§ 1) ist bei schiffbaren und besonders hochwassergefährlichen Wasserläufen der Bezirksausschuß, im übrigen der Kreis-(Stadt-)Ausschuß.

Vor der Beschlußfassung hat die Genehmigungsbehörde den Meliorationsbaubeamten und, wenn es sich um Unternehmungen im Überschwemmungsgebiete schiffbarer Wasserläufe handelt, die Strombauverwaltungsbehörde sowie in erheblicheren Fällen die Beteiligten, im übrigen, wenn dem Antrage Bedenken entgegenstehen, jedenfalls den Antragsteller zu hören.

Zu diesem Zwecke kann die Genehmigungsbehörde eine öffentliche Aufforderung mit der Verwarnung erlassen, daß diejenigen, welche sich binnen einer zu bezeichnenden Frist nicht gemeldet haben, mit späteren Einwendungen nicht mehr gehört werden sollen.

Die Aufforderung ist in die Kreisblätter einzurücken und in den betreffenden Gemeinden und Gutsbezirken auf ortsübliche Weise bekannt zu machen.

§ 4.

Die Genehmigung darf nur aus Rücksichten des Hochwasserschutzes versagt oder an Auflagen und Einschränkungen geknüpft werden.

Die Genehmigung darf auch dann nicht versagt werden, wenn:

1. die zu errichtenden Anlagen an die Stelle von vorhandenen treten und durch den neuen Zustand der Abfluß des Hochwassers nicht mehr wie bisher erschwert wird;
2. die durch die Errichtung genehmigungspflichtiger Anlagen hervorgerufenen Einengungen des Hochwasserprofils durch eine auf Kosten der Antragsteller vorzunehmende anderweitige Regulierung wieder ausgeglichen werden.

§ 5.

Anordnungen, welche erforderlich sind, um die Durchführung der im § 1 gegebenen Vorschriften zu sichern, trifft bei schiffbaren und besonders hochwassergefährlichen Wasserläufen der Regierungspräsident, bei anderen Wasserläufen der Landrat, in Stadtkreisen die Ortspolizeibehörde.

§ 6.

Gegen den Beschluß der Genehmigungsbehörde (§ 3) findet innerhalb der Frist von vier Wochen die Beschwerde an den Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten statt. Wo eine besondere Strombau- und Strompolizeiverwaltung besteht, steht auch ihr die Beschwerde zu. Der Beschluß ist ihr zuzustellen.

§ 7.

Der Regierungspräsident kann durch einen mit Zustimmung des Bezirksausschusses gefaßten Beschluß für alle oder auch für einzelne Wasserläufe des Regierungsbezirkes (§ 2) diejenigen Unternehmungen bezeichnen, bei denen wegen ihrer unerheblichen Einwirkung auf den Hochwasserabfluß von dem Erfordernis einer Genehmigung entweder für das ganze Überschwemmungsgebiet oder für Teile abgesehen werden soll. Der Beschluß ist in ortsüblicher Weise, erforderlichenfalls unter Auslegung von Lageplänen, bekannt zu machen.

Der Beschluß kann durch den Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten abgeändert oder außer Kraft gesetzt werden. Im übrigen ist der Beschluß endgültig.

§ 8.

Das Einbringen von Schlamm, Sand, Erde, Schlacken, Steinen Holz und anderen Stoffen, die die Vorflut zu erschweren geeignet sind, in die Wasserläufe (§ 2) ist verboten, sofern es nicht von der Wasserpolizeibehörde, bei schiffbaren Wasserläufen von der Strombauverwaltungsbehörde, zugelassen wird.

Im übrigen verbleibt es bei den bestehenden Bestimmungen.

§ 9.

Der Regierungspräsident und, wenn es sich um Anordnungen handelt, welche die Grenzen eines Regierungsbezirkes überschreiten, der Oberpräsident, kann nach Maßgabe der §§ 137, 139, 140 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetz-Samml. S 195) auch für einzelne Kreise und Teile von Kreisen zur Verhütung von Hochwassergefahr Polizeiverordnungen erlassen, wonach

A. von der Genehmigung des Landrats, in Stadtkreisen der Ortspolizeibehörde, abhängig gemacht werden:
   1. Vertiefungen der Erdoberfläche im Hochwasserabflußgebiete der Wasserläufe sowie die Entnahme von Lehm, Kies, Steinen und anderen Stoffen aus dem Bette und den Ufergrundstücken nicht schiffbarer Wasserläufe;
   2. das Bepflanzen solcher hochwasserfreien Ufergrundstücke, welche der Unterspülung ausgesetzt sind, mit Bäumen und Sträuchern;

B. der Landrat, in Stadtkreisen die Ortspolizeibehörde, befugt ist, zu verbieten:
   1. das Lagern von Schlamm, Sand, Erde, Schlacken, Steinen, Holz und anderen Stoffen, welche die Vorflut zu erschweren geeignet sind, im Hochwasserabflußgebiete der Wasserläufe;
   2. die Bodenlockerung auf Grundstücken, die im Stromstriche des Hochwassers liegen, sowie auf Ufergrundstücken nicht schiffbarer Wasserläufe durch Beackerung, Rodung, Plaggenhieb, Beweidung u. dgl.;
   3. bei nicht schiffbaren Wasserläufen die Benutzung der Ufer zum Aufziehen oder Abrollen von Holz oder anderen Gegenständen, sowie zum Viehtränken;

C. auf Anordnung des Landrats, in Stadtkreisen der Ortspolizeibehörde, die Grundstücksbesitzer ohne Anspruch

auf Entschädigung verpflichtet sind, im Hochwasserabflußgebiet eines Wasserlaufs wildwachsende Bäume und Sträucher und außerhalb des Hochwasserabflußgebiets solche Bäume und Sträucher, die der Gefahr ausgesetzt sind, in den Wasserlauf abzufallen oder durch das Wasser entwurzelt zu werden, nach ihrer Wahl entweder selbst zu beseitigen oder sich die Beseitigung gefallen zu lassen.

In den Fällen A 2 und B 2 sind die betreffenden Grundflächen in der zu erlassenden Polizeiverordnung zu bezeichnen.

In der Provinz Hannover hat der Landrat, in Stadtkreisen die Ortspolizeibehörde, die nach den Bestimmungen unter A, B und C erforderlichen Entscheidungen in Gemeinschaft mit dem Wasserbauinspektor zu treffen. Den Stadtkreisen stehen gleich die im § 27 Abs. 1 der Kreisordnung für die Provinz Hannover vom 6. Mai 1884 (Gesetz-Samml. S. 181) bezeichneten Städte, soweit sie nicht im Abs. 2 ausgenommen sind.

Vor Erlaß der Polizeiverordnungen soll der Entwurf in den betreffenden Gemeinden und Gutsbezirken sechs Wochen lang zur Einsicht ausgelegt werden.

§ 10

Mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark, im Unvermögensfalle mit Haft, wird, sofern nicht nach anderweiten strafgesetzlichen Bestimmungen härtere Strafen verwirkt sind, bestraft, wer eine Erhöhung der Erdoberfläche oder eine Anlage, zu deren Ausführung, Veränderung oder Beseitigung nach den Vorschriften dieses Gesetzes eine Genehmigung erforderlich ist, ohne solche Genehmigung ausführt, verändert oder beseitigt oder die in der Genehmigung festgesetzten Bedingungen nicht innehält.

§ 11

Mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark, im Unvermögensfalle mit Haft bis zu vier Wochen, wird, sofern nicht nach anderweiten strafgesetzlichen Bestimmungen härtere Strafen verwirkt sind, bestraft, wer dem Verbote des § 8 Abs. 1 oder den auf Grund dieses Gesetzes von dem Regierungspräsidenten oder dem Oberpräsidenten erlassenen Polizeiverordnungen oder einem auf Grund einer solchen Verordnung erlassenen Verbote zuwiderhandelt.

§ 12.

Die auf die Aufstellung der Verzeichnisse (§ 2) bezüglichen Bestimmungen und die Vorschriften des § 9 treten sofort in Kraft. Im übrigen erlangt das Gesetz für jedes Überschwemmungsgebiet mit dem Beginne des elften Tages nach der Ausgabe des Amtsblattes, in dem die Feststellung des Verzeichnisses bekannt gemacht ist, Geltung.

Bis zu diesem Zeitpunkte bleiben die für die Freihaltung der Überschwemmungsgebiete bestehenden gesetzlichen Vorschriften mit der Maßgabe in Kraft, daß die Bestimmung des § 1 des Gesetzes über das Deichwesen vom 28. Januar 1848 (Gesetz-Samml. S. 54) auch auf die Errichtung von Gebäuden Anwendung findet

Der Abschluß der Verzeichnisse der Wasserläufe (§ 2) in jeder Provinz wird durch den Oberpräsidenten bekannt gemacht.

Mit diesem Zeitpunkt treten auch für diejenigen Wasserläufe, welche nicht in das Verzeichnis des § 2 Abs. 1 anfgenommen worden sind, die von diesem Gesetz abweichenden Bestimmungen bestehender Gesetze, insbesondere die Bestimmungen des § 1 des Gesetzes über das Deichwesen vom 28. Januar 1848 (Gesetz-Samml. S. 54), außer Kraft.

§ 13.

Die Vorschriften dieses Gesetzes finden keine Anwendung

1. auf die Herzogtümer Bremen und Verden, soweit die Deichordnung vom 29 Juli 1743 Anwendung findet;
2. auf das Land Hadeln;
3. auf das Fürstentum Ostfriesland;
4. auf den zum Herzogtum Arenberg-Meppen gehörenden Bezirk der Stadt Papenburg;
5. auf die Schleswig-Holsteinschen Marschdistrikte, insoweit das Patent vom 29. Januar 1800 und das allgemeine Deichreglement vom 6. April 1803 Platz greifen

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel

Gegeben Wilhelmshöhe, den 16. August 1905.

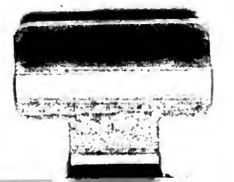
(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bülow. Schönstedt. Studt. v. Tirpitz.
Frhr. v. Rheinbaben. v. Podbielski. Möller. v. Budde.
v. Einem. Frhr v. Richthofen. v. Bethmann-Hollweg.

Buchdruckerei Gebrüder Ernst, Berlin S.W. 12.







Buchdruckerei Gebrüder Ernst, Berlin S.W. 12